Cena 3 zł

18.8.74
33
(1206)

SKRZYDLATA POLSKA

ŚWIĘTO LOTNICTWA

Superszybki samolot odrzutowy o zmiennej geometrii skrzydeł polskiego lotnictwa wojskowego. Prezentowany po raz pierwszy publicznie na defiladzie XXX-lecia w Warszawie. Zdjęcie: PIOTR SŁOMA

Zdjęcia: M. Jaśko, St. Szczoman i WAF — Archiwum

ŚWIĘTO

LUDOWE LOTNICTWO WOJSKOWE W 30-LECIU

Tradycje lotnictwa polskiego są bardzo bogate i ściśle związane z historią naszego narodu. Nazwiska Polaków można spotkać zarówno wśród pierwszych konstruktorów aparatów latających, jak i wśród pilotów znanych w całym świecie z różnego rodzaju osiągnięć lotniczych. Wspomnę chociażby inż. Jana Nagórskiego, Czesława Tańskiego, inż. Zbigniewa Burzyńskiego, kpt. pil. Franciszka Żwirkę, inż. Stanisława Wigurę, ppłka pil. Stanisława Skarżyńskiego.

Polscy piloci zdali również egzamin ze swych umiejętności i poświęcenia w pamiętnych dniach września 1939 roku, udowadniając, że można skutecznie walczyć i zadawać duże straty nawet wielokrotnie silniejszemu przeciwnikowi.

Po wojnie obronnej 1939 lotnicy polscy kontynuowali aktywny udział w zmaganiach z faszyzmem na wszystkich frontach drugiej wojny światowej. W latach 1943—44 powstaje i rozwija się ludowe Lotnictwo Polskie. U źródeł jego powstania legła decyzja Związku Patriotów Polskich o utworzeniu, jeszcze w czasie formowania 1 Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki, również jednostki lotniczej, zalążka niezbędnego elementu współczesnych sił zbrojnych.

Ta dalekowzroczna myśl komunistów polskich, poparta przyjazną, wszechstronną pomocą Związku Radzieckiego, zapoczątkowała powstanie nowych, ludowych — ze względu na społeczno-polityczny i ideowy charakter — polskich jednostek lotniczych. 1 pułk lotnictwa myśliwskiego „Warszawa", a następnie 1 Polska Mieszana Dywizja Lotnicza, weszły organizacyjnie w skład polskich ludowych sił zbrojnych i razem z nimi, ramię w ramię z Armią Radziecką brały udział w walkach na froncie wschodnim, dźwigającym na sobie główny ciężar zmagań z hitleryzmem.

Te właśnie jednostki lotnicze, dzięki swojemu ludowemu charakterowi oraz sukcesom i doświadczeniu bojowemu nabytemu w walce, zapo-

WAŻNE OGNIWO SYSTEMU OBRONY PRL

Terytorium naszego kraju, ze względu na położenie geograficzne i odległość od miejsc bazowania środków napadu powietrznego potencjalnego przeciwnika, jest szczególnie narażone na uderzenia z powietrza. Praktycznie na obiekty położone na obszarze PRL mogą wykonywać uderzenia wszystkie samoloty lotnictwa strategicznego i rakiety strategiczne, większość samolotów lotnictwa taktycznego oraz znaczna część rakiet operacyjno-taktycznych.

Aby zatem sprostać obecnym potrzebom, obrona powietrzna kraju musi spełniać następujące główne wymagania:

— Być całkowicie zorganizowana w okresie pokoju, aby zapewnić odparcie pierwszego zmasowanego uderzenia z powietrza, zabezpieczając tym samym sprawne przeprowadzenie mobilizacji i rozwinięcia sił zbrojnych oraz przestawienie gospodarki i administracji państwowej na tory wojenne;

— Mieć wysoki stopień gotowości bojowej. Wymaganie to nabrało w obecnych warunkach szczególnego znaczenia. System OPK musi być stale gotowy do ciągłej obserwacji przestrzeni powietrznej, wykrycia i zidentyfikowania środków napadu z powietrza, a także do natychmiastowego ich zniszczenia. Czasy reagowania oddziałów wojsk OPK muszą być wobec tego krótsze od czasu dolotu ŚNP do granic powietrznych rejonów ich działalności. To podstawowe wymaganie wypełnia się przez ciągłe utrzymywanie dyżurów bojowych sił i środków wojsk OPK, a także przez odpowiednio rozwinięty system dowodzenia nimi na wszystkich szczeblach;

— Być trwała, odporna na uderzenia z powietrza, zdolna do szybkiego odtwarzania naruszonych ugrupowań wojsk i systemu dowodzenia, przystosowana do prowadzenia działań w warunkach stosowania broni masowego rażenia i za-

WSPÓLNY RODOWÓD— WSPÓLNE ŚWIĘTO

Trzydziestolecie ludowego Lotnictwa Polskiego, jako ważnego ogniwa naszych sił zbojnych, to jubileusz, którym chlubi się również polskie lotnictwo cywilne. Lotnictwo bowiem jest tą dziedziną techniki i tą sferą ludzkiej działalności, w której wspólnota ideałów, dróg rozwojowych i patriotycznych tradycji zarysowuje się ze szczególną wyrazistością. Jest więc rocznica historycznego lotu bojowego nad przyczółkiem warecko-magnuszewskim, rocznicą uroczyście obchodzoną przez całe lotnictwo polskie.

W roku bieżącym rocznica ta ma charakter szczególny, wnosi bowiem specyficzny, lotniczy akcent do obchodów trzydziestolecia naszej Ojczyzny — Polski Ludowej. Może przy tym być przedmiotem naszej dużej satysfakcji i dumy, iż akcent ten mierzony skalą dotychczasowych osiągnięć jest akcentem optymistycznym, a więc miłym sercu milionów obywateli, szczerze przywiązanych do lotniczych tradycji i żywo reagujących na każde z naszych lotniczych sukcesów i osiągnięć.

Podobnie jak lotnictwo wojskowe, również — wyrosłe z tego samego pnia — lotnictwo cywilne, rozwinęło się i okrzepło na miarę potrzeb i zadań, w obliczu których stanęła po swym trzydziestoletnim dorobku nasza Ojczyzna.

Szczególnie widoczny postęp na drodze swego rozwoju osiągnęło pod koniec minionego trzydziestolecia nasze lotnictwo komunikacyjne, wychodząc na nowe szlaki międzynarodowe, a zwłaszcza na linię transatlantycką, urzeczywistniając w ten sposób jedno z najambitniejszych zamierzeń w historii polskiej komunikacji lotniczej.

Już w pierwszych latach władzy ludowej do pięknych i bogatych tradycji wspaniale nawiązało lotnictwo sportowe, głównie zaś szybownicy, którzy przez okrągłe lat trzydzieści dzierżyli światową palmę pierwszeństwa pod względem ogólnej ilości zdobytych i posiadanych odznak szybowcowych z trzema diamentami, zapisując równocześnie na swym koncie dziesiątki sukcesów w postaci międzynarodowych tytułów mistrzowskich i rekordów.

Trwale w trzydziestoletnim dorobku Polski Ludowej zapisało się również lotnictwo sanitarne oraz stawiające przed sobą coraz ambitniejsze zadania — lotnictwo usług gospodarczych.

W sumie lotnictwo cywilne wywiązało się ze swych powinności wobec narodu i państwa z honorem; co godzi się podkreślić tym bardziej, zważywszy w jak trudnych odradzało się ono warunkach.

Wracając do tamtych pamiętnych dni, trudno nie odwołać się jeszcze raz do owego wspólnego pnia i rodowodu całego polskiego lotnictwa. Było przecież rzeczą znamienną, że równolegle z Wydziałem Lotniczym przy PKWN powołany został Oddział Lotnictwa Cywilnego przy Dowództwie Wojsk Lotniczych, na barki którego spadł główny ciężar związany z odbudową lotnisk i organizacją cywilnych linii lotniczych.

Sto samolotów Po-2, przekazanych w grudniu 1945 roku przez Wojska Lotnicze Departamentowi Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, stało się także podstawą wyjścia do odbudowy lotnictwa sportowego, a potem na jego bazie, innych rodzajów lotnictwa.

Wspólny rodowód, wzajemne wspomaganie się i uzupełnianie przez całe minione trzydziestolecie, a także nierozerwalna wciąż wspólnota zadań i potrzeb sprawiają, iż 23 sierpnia obchodzimy wszyscy jako jedno, wspólne święto — Święto Lotnictwa.

Niech mi więc wolno będzie złożyć z tej okazji wyrazy uznania i szacunku tym wszystkim, którzy podejmowali wielki trud odbudowy lotnictwa polskiego i nie szczędzili sił dla jego rozwoju w minionym trzydziestoleciu.

Dziękuję serdecznie pionierom i seniorom naszego lotnictwa, którzy oddali ludowemu lotnictwu swą wiedzę i doświadczenie zdobywane na przestrzeni wielu dziesiątków lat w służbie polskich skrzydeł. Dziękuję naukowcom, inżynierom i robotnikom, którzy dźwignęli z ruin, a potem rozwijali i rozbudowywali placówki naukowe, wytwórnie sprzętu lotniczego oraz lotniska i ich zaplecze techniczne. Dziękuję pilotom wszystkich generacji, którzy rozsławili imię Polski w świecie oraz wspólnie z tysiącami innych specjalistów lotniczych uformowali dzisiejszy kształt lotnictwa polskiego.

Niech wolno mi będzie również złożyć jak najserdeczniejsze życzenia wszelkiej pomyślności w życiu osobistym oraz w pracy dla dobra lotnictwa wszystkim tym, którzy od lat pracują na odpowiedzialnych wojskowych i cywilnych posterunkach oraz tym, co przejmują dziś stery nowoczesnych samolotów bojowych, komunikacyjnych i sportowych lub sposobią się do przyszłych lotniczych zadań, nawiązując bezpośredni kontakt z żywiołem powietrznym za pośrednictwem szybowców, spadochronów i modeli latających, stanowiących piękną pasję rozmiłowanej w lotnictwie młodzieży.

Życzę również wiele szczęścia i pomyślności wszystkim sympatykom lotnictwa oraz Czytelnikom „Skrzydlatej Polski".

WICEMINISTER KOMUNIKACJI
gen. dyw. pil. JAN RACZKOWSKI

POLSKICH SKRZYDEŁ

czątkowały nowy rozdział w dziejach naszego lotnictwa, stając się pod kierownictwem partii zalążkiem nowoczesnego ludowego Lotnictwa Polskiego.

Sięgając myślą do tego okresu nie można nie wspomnieć tych wszystkich, którym nasze lotnictwo tak wiele zawdzięcza. Mam na myśli radzieckich instruktorów i wychowawców, a wśród nich płka pil. Wasyla Gaszyna i płka Jerzego Bogdanowskiego. Z wdzięcznością wspominamy gen. dyw. pil. Teodora Połynina, gen. bryg. Aleksandra Romejkę i gen. broni Jana Turkiela, którzy służyli nam swoją pomocą i bogatym doświadczeniem, zwłaszcza w rozwiązywaniu trudnych problemów organizacyjno-rozwojowych.

Nie sposób wyliczyć wszystkich przedstawicieli lotnictwa radzieckiego zasługujących na wyrazy uznania i wdzięczności z naszej strony. Wspomnę jeszcze tych, którzy są nam szczególnie bliscy, ponieważ nie tylko szkolili polskich pilotów, lecz także walczyli wraz z nimi za wspólną sprawę i oddawali swe życie, jak na przykład ppłk pil. Jan Tałdykin i kpt. pil. Oleg Matwiejew.

Cechą naszych czasów jest wzrastające tempo postępu technicznego, a zatem coraz to nowe możliwości ciągłego doskonalenia parametrów sprzętu lotniczego i systematycznego zwiększania jego skuteczności bojowej. W latach pięćdziesiątych samoloty tłokowe, które już pod koniec drugiej wojny światowej osiągnęły swe szczytowe możliwości, zostają stopniowo wypierane przez samoloty odrzutowe o prędkościach okołodźwiękowych, a na początku lat sześćdziesiątych, w wyniku dalszego rozwoju techniki lotniczej, wprowadza się do eksploatacji samoloty naddźwiękowe.

Polskie ludowe lotnictwo wojskowe stanowi obecnie poważną pozycję w systemie naszych sił zbrojnych, jako skuteczny, często niezastąpiony wykonawca wielu różnych zadań, realizowanych we współdziałaniu z pozostałymi rodzajami wojsk lub samodzielnie. Obecny etap rozwoju lotnictwa charakteryzuje się jego obecnością w składzie każdego rodzaju sił zbrojnych, a więc w składzie wojsk lądowych, wojsk obrony powietrznej kraju i w marynarce wojennej, jako równorzędny współwykonawca określonych zadań. Równolegle lotnictwo występuje jako oddzielny rodzaj sił zbrojnych, dysponujący znaczną samodzielnością operacyjną.

Nie negując znaczenia czynników technicznoorganizacyjnych w rozwoju lotnictwa, pamiętamy że na każdym etapie tego rozwoju w centrum uwagi musi pozostawać człowiek, ponieważ czynnikiem decydującym o możliwościach lotnictwa są i pozostaną związani z nim ludzie, którzy muszą rozwijać się i doskonalić swoje kwalifikacje, odpowiednio do wciąż rosnących potrzeb i wymagań. Ludzie ci to piloci, nawigatorzy, inżynierowie, technicy i mechanicy różnych specjalności, a także dowódcy wszystkich szczebli dowodzenia i ich sztaby, organizujące i kierujące procesem szkolenia. Jest to również cały aparat partyjno-polityczny i organizacje młodzieżowe, dbające o stworzenie odpowiedniej atmosfery zaangażowania, przodownictwa, nowatorstwa i twórczego współzawodnictwa.

Jubileusz trzydziestolecia ludowego Lotnictwa Polskiego obchodzimy w poczuciu dumy z dotychczasowych osiągnięć, stanowiących wkład lotnictwa w dzieło utrwalania pokoju i bezpieczeństwa. Personel wojsk lotniczych cechuje umiłowanie tego niełatwego przecież zawodu oraz hart i odwaga, które w połączeniu z patriotyzmem i gotowością do poświęceń zapewniają mistrzowskie opanowanie posiadanego sprzętu i gwarantują bezbłędne wykonanie zadań bojowych na współczesnym polu walki.

W ciągu minionych trzydziestu lat przygotowano liczne zastępy różnych specjalistów lotniczych. Działo się to w warunkach częstej zmiany sprzętu bojowego, zmuszających personel latający do wielokrotnego przeszkalania się na nowych typach samolotów, a personel techniczny — do opanowania obsługi sprzętu różnych typów.

Coraz większe wymagania pod adresem personelu wojsk lotniczych spowodowały, że dziś co trzeci oficer naszego lotnictwa ma wyższe wykształcenie, a zdecydowana większość personelu latającego nosi odznaki pilota lub nawigatora 1 klasy, będące dowodem doskonałego opanowania sztuki latania.

Doskonaląc przygotowanie fachowo-wojskowe personelu wojsk lotniczych pamiętamy, że wartość użytkowa posiadanej wiedzy i umiejętności zależy od stanu moralno-politycznego żołnierzy i dlatego tak wielką wagę przywiązujemy do zagadnień wychowania. Naszym celem wychowawczym jest kształtowanie wymaganej postawy moralno-politycznej i społeczno-zawodowej, rozwijanie pozytywnych cech osobowości żołnierza-lotnika, a zarazem wpajanie przekonania o potrzebie ciągłego pogłębiania wiedzy i zdobywania coraz wyższych kwalifikacji specjalistycznych, gwarantujących wzorowe wykonanie najtrudniejszych zadań. Jesteśmy przekonani, że wysokie wartości moralne, występujące w połączeniu z mistrzowskim opanowaniem nowoczesnej techniki, stanowią najbardziej przekonywający dowód siły i wysokiej gotowości bojowej.

Dążymy do uzyskania najwyższych jakości we wszystkich dziedzinach pracy i życia wojskowego, aby ludowe Lotnictwo Polskie stało się godnym naśladowania wzorem sprawności bojowej, porządku i dyscypliny.

DOWÓDCA WOJSK LOTNICZYCH
gen. bryg. pil. HENRYK MICHAŁOWSKI

---

kłóceń radioelektronicznych, trudna do rozpoznania. Wymaganie to realizuje się drogą inżynieryjnej rozbudowy pozycji jednostek radiotechnicznych, stanowisk ogniowych wojsk rakietowych, rejonów rozśrodkowania samolotów, magazynów rakiet i amunicji, stanowisk dowodzenia oddziałów, a także zastosowania przemyślanych przedsięwzięć maskujących;

— Zabezpieczać harmonijne włączanie w system obrony sił i środków OP innych rodzajów sił zbrojnych — między innymi przez odpowiednią rozbudowę systemu dowodzenia i organizację łączności;

— Odpowiadać wymaganiom jednolitego systemu OP państw UW, który zwielokrotnia siły naszej OP, zapewnia zwalczanie przeciwnika w myśl jednolitej myśli przewodniej oraz pozwala koncentrować podstawowe siły na głównych kierunkach, koordynować niszczenie przeciwnika na całej trasie jego lotu. Ponadto zapewnia standaryzację uzbrojenia, ciągłe jego doskonalenie, szerszą automatyzację procesu dowodzenia. Wojska OPK PRL, wspólnie z wojskami obrony powietrznej wszystkich państw Układu Warszawskiego, stanowią dziś siłę obronną, której realny potencjał zapewnia nie tylko możliwości skutecznego przeciwdziałania każdej agresji z powietrza, lecz także uzmysławia każdemu potencjalnemu agresorowi skalę ryzyka, na jakie naraża się w przypadku starcia z nią.

W skład Wojsk Obrony Powietrznej Kraju wchodzą obecnie następujące rodzaje wojsk i służb OPK:

— rakietowe i artyleria OPK;
— lotnicze;
— radiotechniczne;
— oddziały i pododdziały łączności, zabezpieczenia materiałowo-technicznego, transportu, chemiczne itp. przeznaczone do zabezpieczenia działań podstawowych rodzajów wojsk OPK.

Różnorodność wojsk oraz wyposażenie ich w nowoczesny sprzęt zapewniają wysoką gotowość bojową poszczególnych związków, oddziałów i całego systemu do natychmiastowego i skutecznego niszczenia nieprzyjacielskich środków napadu z powietrza.

Różnorodność rodzajów wojsk, konieczność bardzo szybkiego wypracowania optymalnej decyzji użycia sił i środków OP spowodowały konieczność zorganizowania odpowiedniego systemu dowodzenia wojskami OPK. W skład tego systemu wchodzą stanowiska dowodzenia różnych szczebli i punkty naprowadzania lotnictwa sprzęgnięte ze sobą różnymi środkami łączności. Zorganizowany system zapewnia terminowy i bezbłędny obieg informacji o sytuacji powietrznej oraz przekazywanie rozkazów i składanie meldunków z wykorzystaniem nowocześniejszych osiągnięć elektroniki i automatyki. Gwarantuje on zabezpieczenie scentralizowanego dowodzenia całością sił i środków wojsk OPK, jak również samodzielne prowadzenie działań bojowych przez wydzielone siły i środki w określonych rejonach i w różnych warunkach sytuacji pola walki. Zabezpiecza także harmonijne włączenie do działań sił i środków OP innych rodzajów sił zbrojnych i koordynację ich działań w obronie powietrznej kraju.

Realizacja szkolenia w warunkach wojsk OPK jest trudna z uwagi na rozproszenie wojsk w terenie małymi pododdziałami oraz prowadzenie ciągłych dyżurów bojowych bezpośrednio przy sprzęcie. Trudność tę potęguje duża ilość specjalności. Różne rodzaje wojsk i występujące w nich specjalności muszą być oczywiście oprócz dobrego wyszkolenia specjalistycznego zgrane ze sobą w całość, aby mogły zapewnić sprawne działanie systemu.

Dlatego też w wojskach OPK przykłada się olbrzymią wagę do szkolenia wojsk, stale szuka się nowych, coraz lepszych, efektywniejszych form szkolenia, zapewniających stopniowe dozowanie trudności.

Nawet najdoskonalsza technika jest jednak niczym bez udziału człowieka. Człowiek mądry, dobrze wyszkolony, dysponujący odpowiednimi nawykami technicznymi i manualnymi, a nade wszystko świadomy swoich ideowych i politycznych celów działania, decyduje przecież o jej użyciu. Żołnierze wojsk OPK w codziennej służbie osiągają bardzo dobre wyniki i stanowią zgrane kolektywy. Są wzorowymi dowódcami,

fachowcami i wychowawcami. Dumni ze służby w obronie polskiego nieba, oddani Polsce Ludowej i sprawie budownictwa socjalizmu, świadomi ważności obrony powietrznej kraju w całokształcie systemu obronnego PRL, z zaangażowaniem i wytrwałością wykonują trudne obowiązki służbowe. Złożyło się na to wiele lat wytężonej pracy oraz systematyczna działalność partyjno-polityczna prowadzona w ramach szkolenia bojowego wojsk.

W wojskach OPK — najmłodszym rodzaju sił zbrojnych PRL — odzwierciedla się cel, dla jakiego powołano ludowe Wojsko Polskie, strażnika pokojowego bytu narodu i jego socjalistycznych zdobyczy. Powołane do życia przez naród, uformowane przez partię wojska OPK są silnym zbrojnym ramieniem strzegącym czystości polskiego nieba, nieodłączną częścią wciąż krzepnącego systemu obronnego PRL, a ich rozwój przebiega zgodnie z koncepcją rozwoju ludowego państwa i jego sił zbrojnych.

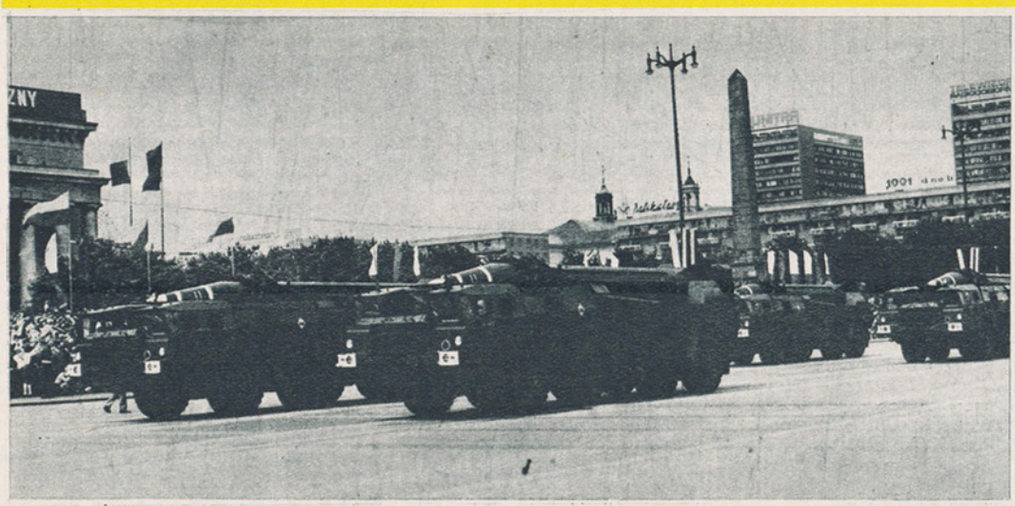
DOWÓDCA WOJSK OPK
gen. dyw. pil. ROMAN PASZKOWSKI

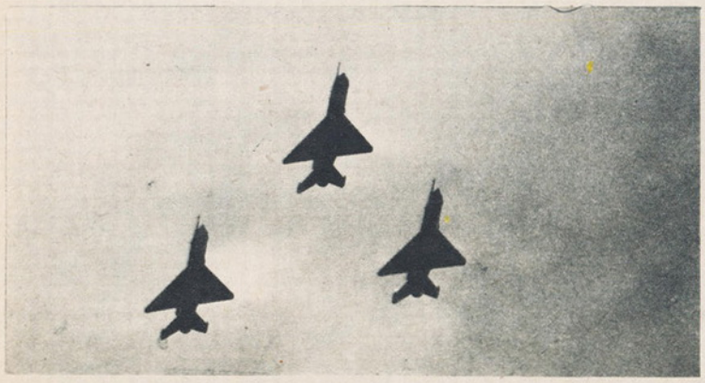
22

22 lipca, w dniu Święta Odrodzenia, wspaniałym akcentem uroczystości związanych z obchodami jubileuszu XXX-lecia Polski Ludowej była parada wojskowa na Placu Defilad w Warszawie. W wielkim przeglądzie dorobku naszej socjalistycznej Ojczyzny nie zabrakło żołnierskiego wkładu, w tym i lotników wojskowych, którzy zaprezentowali się społeczeństwu w kolumnach marszowych i w pięknej paradzie powietrznej. Nasz fotoreportaż prezentuje fragmenty defilady naziemnej i powietrznej.

ZDJĘCIA:

WAF (6) — St. Iwan (1), A. Łuszczewski (1) i J. Sobieszczuk (1) oraz B. Koszewski (1) i L. Zielaskowski (1).



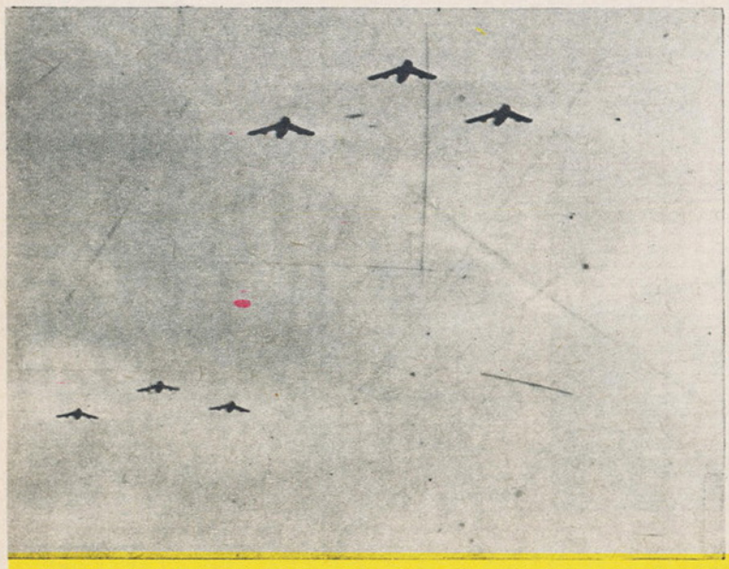


Klucz Migów-21

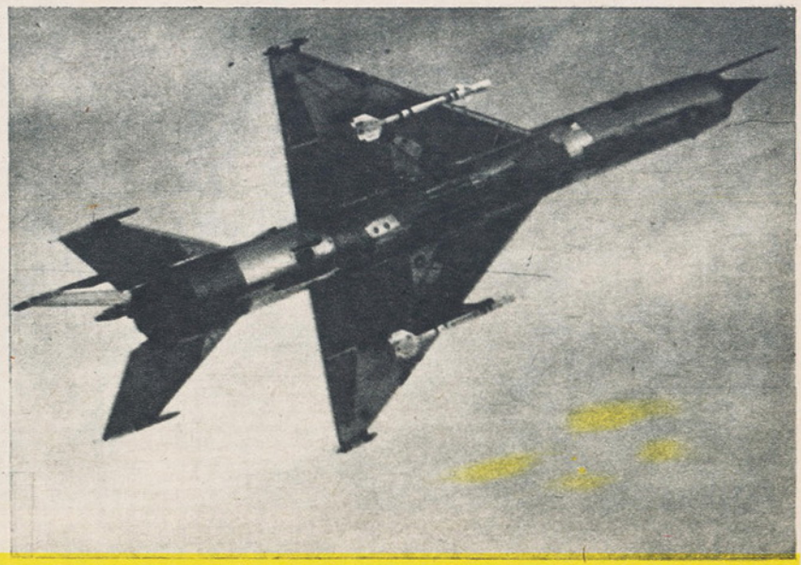
Publiczna premiera na warszawskim niebie superszybkich odrzutowców o zmiennej geometrii skrzydeł.

LIPCA '74 w WARSZAWIE

Lecą Limy-6



Mig-21



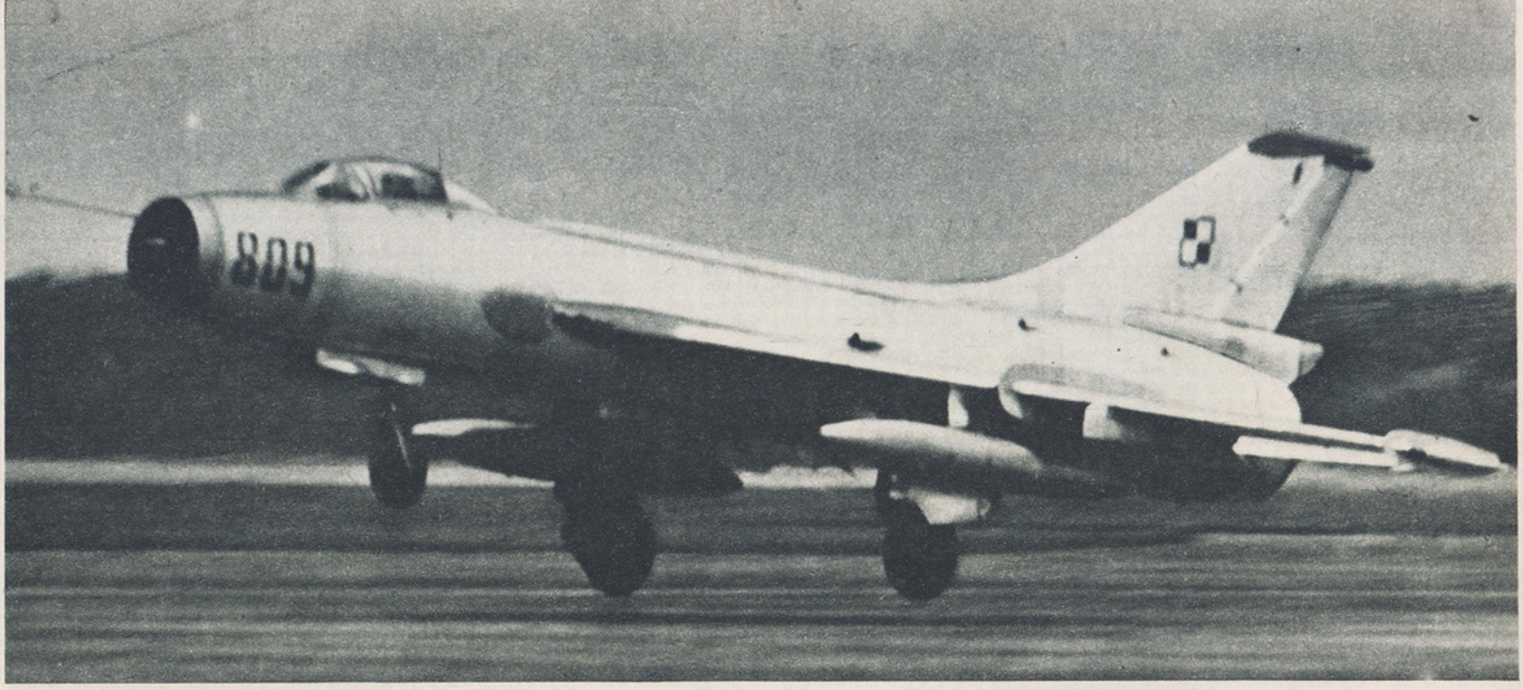
Na Placu Defilad przemaszerowali w rzucie pieszym m. in. reprezentanci wyższych szkół oficerskich, w tym WOSL z Dęblina, WOSR z Jeleniej Góry, WSOOPL z Koszalina, WSOWRiArt. z Torunia oraz kompanie lotniczych szkół chorążych i Wojsk Lotniczych. Maszerowali także żołnierze popularnych „Czerwonych beretów".

Między rzutem pieszym a zmechanizowanym odbyła się defilada powietrzna, która trwała ok. 4 minuty. Rozpoczęła ją grupa śmigłowców Mi-2, którą prowadził mjr pil. Wiktor Jackiewicz. Następnie przeleciały eskadry śmigłowców Mi-4, a po nich słynne „latające dźwigi" śmigłowce Mi-8. Na czele defilady samolotów znalazły się popularne „Iskry", za nimi przeleciały nad trybunami w idealnym szyku klucze samolotów !im-6, MiG-21 i Su-7. Największą sensację wzbudziła piątka wspaniałych, superszybkich samolotów odrzutowych o zmiennej geometrii skrzydeł, snując za sobą czerwone pióropusze dymów. Był to pierwszy publiczny pokaz tego typu samolotów naszego lotnictwa wojskowego. Paradę powietrzną zakończył przelot superszybkiego odrzutowca, który po przelocie nad trybunami wyszedł piękną świecą do góry.

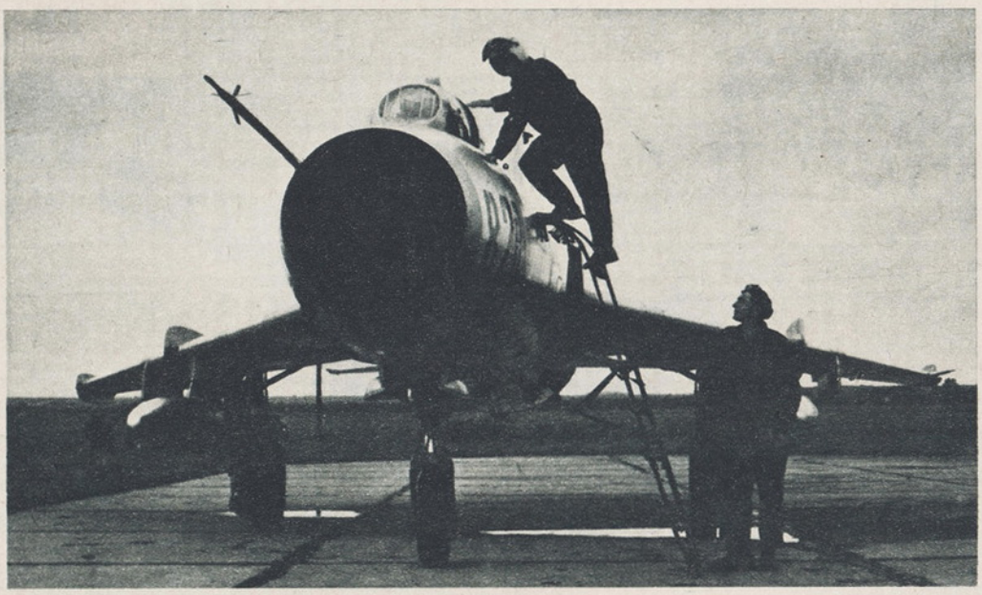
W rzucie zmechanizowanym przedefilowały m. in. pododdziały: desantowe 6PDPD, podwójnie sprzężonych dział przeciwlotniczych, rakietowe wyrzutnie WP-8, kolumny piechoty na transporterach (w których część żołnierzy wyposażona była w nowoczesną broń do zwalczania samolotów), artylerii rakietowej BM-14, nowe generacje słynnych „katiusz" i armaty przeciwlotnicze. Końcowym akordem pięknej defilady był przejazd pododdziałów różnorodnych rakiet — przeciwlotniczych, okrętowych, taktycznych i taktyczno-operacyjnych.

Wspaniałą demonstrację siły obronnej naszego państwa uzupełniła na warszawskim Placu Defilad manifestacja 80 tysięcy młodzieży.

(kon)



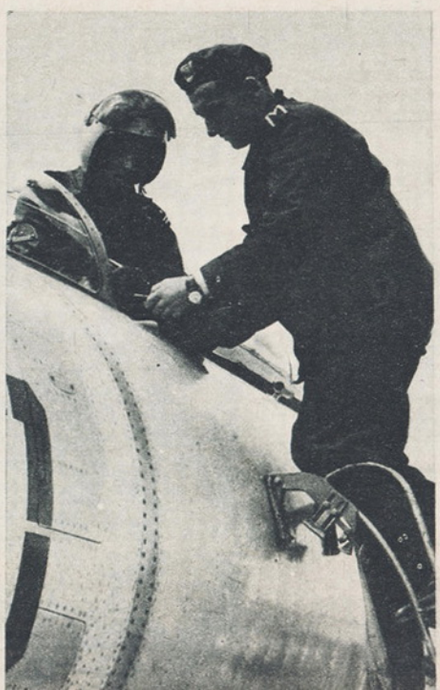
zanim wystartowali...



Zanim lotnicy wojskowi wystartowali do defilady powietrznej w dniu 22 lipca w Warszawie, przygotowywali się do niej na specjalnym zgrupowaniu. Z tego zgrupowania prezentujemy Czytelnikom kilka fotograficznych migawek.

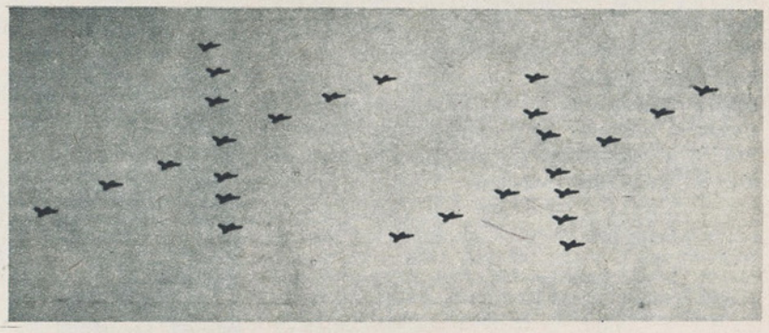
Zdjęcia: Kazimierz Fijałkowski (5) i Piotr Słoma (1)

U góry i z lewej — odrzutowce Su-7. Powyżej — tankowanie Miga-21. Poniżej z lewej: Mjr pil. Eugeniusz Kudzia (w kabinie Su-7) i technik specjalista I kl. sierż. Andrzej Majewski. Poniżej: Znana pilotka wojskowa ppłk pil. Zofia Andrychowska i popularny operator filmowy PKF — Karol Szczeciński.

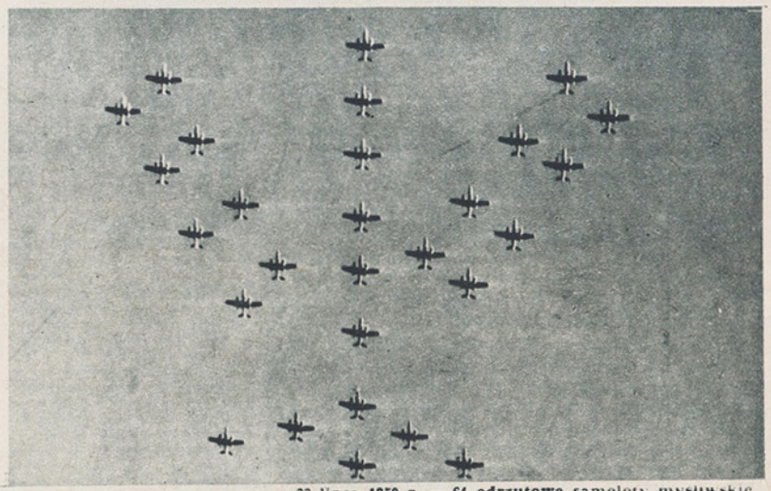


PARADY

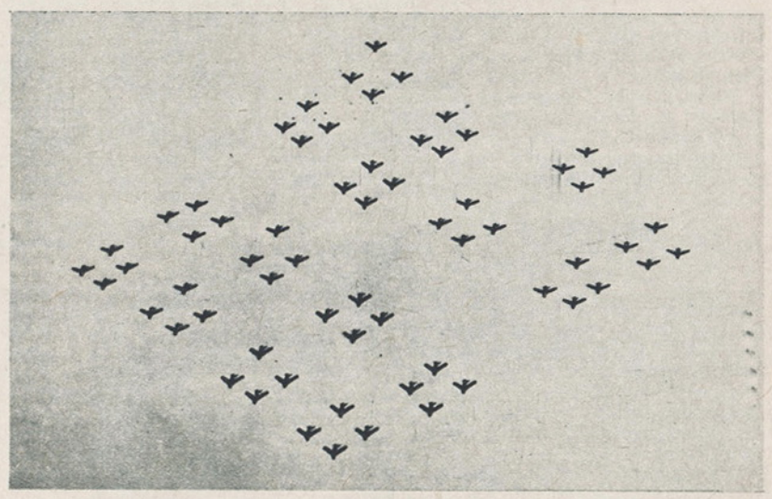
Z lewej: Ponaddźwiękowe samoloty myśliwskie MiG swym przelotem budzą zawsze zrozumiałe zainteresowanie widzów. Poniżej: Dwadzieścia sześć samolotów myśliwskich, w szyku rzymskiej dwudziestki, defilowało 22 lipca 1964 r.



Stylizowany orzeł z 28 samolotów bombowych Il-28, zademonstrowany został podczas defilady 1000-lecia Państwa Polskiego w dniu 22 lipca 1966 r.



22 lipca 1959 r. — 64 odrzutowe samoloty myśliwskie utworzyły wielką szachownicę. Był to pierwszy pokaz tak licznego i zwartego szyku samolotów myśliwskich na świecie. Zdjęcia archiwalne



UROCZYSTA parada wojskowa z okazji 30-lecia PRL była jednocześnie przeglądem sprawności organizacyjnej, pokazem nowoczesnej techniki i wysokiej gotowości bojowej naszych sił zbrojnych. Podobnie jak w latach poprzednich powojennego 30-lecia, kulminacyjnym punktem parady wojskowej był przelot nad trybunami i zgromadzoną publicznością nowoczesnych samolotów wojskowych.

Przy tej okazji warto sięgnąć myślą wstecz, przypomnieć przynajmniej niektóre parady lotnicze, jakie odbyły się w ciągu ostatniego 30-lecia.

Parady powietrzne pierwszych powojennych lat, miały ograniczony rozmach, uwarunkowany aktualnymi możliwościami sprzętu i personelu latającego. Były pierwszymi próbami demonstracji osiągnięć szkoleniowych okresu pokojowego. Stanowiły symboliczne podsumowanie dotychczasowego rozwoju lotnictwa i stopnia wyszkolenia personelu. W pierwszych paradach powietrznych obok młodych pilotów wyszkolonych całkowicie w warunkach pokojowych, lecieli doświadczeni weterani z okresu drugiej wojny światowej.

2 września 1945 r. podczas uroczystych obchodów pierwszego w Polsce Ludowej Dnia Lotnictwa, piloci wojskowi zademonstrowali w Warszawie nad nowym lotniskiem mokotowskim szyk powietrzny tworzący napis **LP** (lotnicwo polskie).

20 sierpnia 1950 r., w czasie pokazów z okazji Dnia Lotnictwa, również w Warszawie, nad publicznością przeleciała grupa samolotów CSS-13 kreśląc na niebie napis **POKÓJ.** Jakże wymowne zestawienie dwóch symboli: LP i POKÓJ, odzwierciedlające rzeczywiste zaangażowanie lotnictwa polskiego w dzieło utrwalania pokoju. W ciągu pięciu lat pokojowego istnienia, lotnictwo polskie czynnie uczestniczyło w odbudowie zniszczonego kraju, w walce o umocnienie władzy ludowej, strzegąc jednocześnie polskiego nieba.

Pokazy lotnicze były zawsze kulminacyjnym punktem uroczystości o charakterze państwowym. Szczególnie okazale prezentowało się lotnictwo wojskowe przy okazji uroczystości związanych z obchodami jubileuszowych rocznic PRL. Podczas parady powietrznej XV-lecia PRL (22 lipca 1959 r.) pokazano m.in. wspaniałą szachownicę, utworzoną przez 64 odrzutowe samoloty myśliwskie. Był to pierwszy tego rodzaju pokaz tak licznego i zwartego szyku samolotów myśliwskich na świecie. Parada powietrzna XV-lecia PRL była wspaniałym podsumowaniem dotychczasowego dorobku i osiągnięć polskiego lotnictwa. Zamykała okres przezbrojenia lotnictwa wojskowego w nowy sprzęt o napędzie odrzutowym.

Kolejna parada powietrzna, z okazji XX-lecia PRL 22 lipca 1964 r. była jeszcze bardziej okazała. Nad trybuną przelatywały kolejno: klin złożony z bombowca Il-28 oraz 4 Limów; 26 samolotów myśliwskich w szyku rzymskiej dwudziestki; 4 odrzutowe samoloty szkolno-treningowe TS-11 „Iskra" w szyku romb; 16 samolotów bombowych Il-28 tworzących szachownicę oraz potrójny klin dziewiątek z 27 samolotów myśliwskich Lim, produkowanych całkowicie w Polsce. Paradę zamykała kolumna piątek ponaddźwiękowych samolotów myśliwskich MiG, uzbrojonych w nowoczesne rakiety samonaprowadzające.

Niezwykle imponująco zapowiadała się parada powietrzna z okazji XXV-lecia PRL 22 lipca 1969 r. Miało w niej brać udział około 300 nowoczesnych samolotów o różnym przeznaczeniu. Z ciekawych szyków prezentowanych podczas przygotowań do defilady warto wymienić m.in. stylizowanego orła złożonego z 28 samolotów bombowych Il-28, sławny z defilady 1000-lecia (z 22 lipca 1966 r.) szyk 39 samolotów Lim-2 tworzący napis XXV, symbolizujący ćwierć wieku PRL, wreszcie nowy szyk utworzony przez 54 samoloty myśliwsko-szturmowe Lim, przedstawiające dwa miecze, jeden symbolizujący zwycięstwo grunwaldzkie, drugi w Berlinie. Paradę miała zamykać grupa 9 Limów, ciągnących za sobą biało-czerwone smugi w kształcie olbrzymiej flagi narodowej. Z powodu nieodpowiednich warunków atmosferycznych, niskiego pułapu chmur i złej widoczności, w paradzie nie mogło uczestniczyć lotnictwo szybkie. W rezultacie paradę powietrzną odwołano.

Wysiłek ludzi w stalowych mundurach włożony w przygotowanie tak wspaniałego pokazu nie został jednak zmarnowany. Wzorowe przygotowanie sprzętu, trening w zgraniu załóg w lotach grupowych, to przecież nieodzowne elementy normalnego toku szkolenia bojowego w lotnictwie.

Śledząc przelatujące nad naszymi głowami wspaniałe szyki defiladowe nowoczesnych samolotów, winniśmy zdawać sobie sprawę, że nie jest to tylko pokaz dla efektu, lecz podsumowanie długotrwałego procesu szkolenia. Każdy udany pokaz lotniczy świadczy o doskonałym przygotowaniu zarówno sprzętu, jak i personelu lotniczego do wykonywania różnorodnych, skomplikowanych zadań.

JERZY JAWORSKI

LOTNICZE BRATERSTWO BRONI

BRATERSTWO broni sił zbrojnych Polski i Związku Radzieckiego w okresie powojennym, jako część składowa współdziałania gospodarczego, politycznego, kulturalnego i militarnego, wynika z ogólnej internacjonalistycznej konieczności skutecznej obrony zdobyczy socjalizmu.

Szczególne znaczenie w ukształtowaniu się przyjacielskich stosunków i braterstwa broni zajmuje wspólna walka Związku Radzieckiego z Niemcami hitlerowskimi, podczas której zostały założone trwałe fundamenty wzajemnego braterstwa broni Radzieckich Sił Zbrojnych i ludowego Wojska Polskiego. Takie braterstwo broni lotników polskich i radzieckich wykuwało się również w ich wspólnej walce, prowadzonej przeciwko faszystowskim Niemcom.

Układ Warszawski, stwarzający ramy organizacyjne wojskowej koalicji, stanowi płaszczyznę przyjaznych kontaktów, wspólnych wysiłków szkoleniowych, umacniania czynników wychowawczych i przepływu doświadczeń między lotnictwem radzieckim a polskim.

Siła ludowego Lotnictwa Polskiego wyraża się nie tylko w jego sprawności, gotowości bojowej, wyposażeniu technicznym. Jego moc zwielokrotniają stale zacieśniające się więzy braterstwa broni i idei z Armią Radziecką, z jej siłami powietrznymi. W okresie pokojowym to braterstwo broni kształtuje się w toku wspólnie pełnionej służby żołnierskiej — w jednolitym systemie dyżurów bojowych, na wspólnych ćwiczeniach, w wielostronnie użytecznym systemie wymiany doświadczeń.

Dla umocnienia przyjaźni ważne znaczenie mają wizyty radzieckich delegacji lotnictwa wojskowego z okazji różnych świąt i rocznic. Z okazji święta polskich skrzydeł częstokroć jednostki i szkoły wojsk lotniczych gościły delegacje lotników radzieckich. W ubiegłych latach szczególnie należy odnotować braterskie wizyty delegacji radzieckich na czele z głównym marszałkiem lotnictwa **Wierszyninem** oraz z gen. **Kożedubem** — asem powietrznym II wojny światowej. W związku z obchodami 55 rocznicy powstania Armii Radzieckiej gośćmi wojsk lotniczych byli: gen. płk **J. M. Moroz**, lotnik kosmonauta gen. mjr **G. Bieregowoj**, gen. lejtn. **B. Goliczenko** i gen. lejtn. **A. S. Krawcow.** [1]) Także uroczysty charakter w naszych wojskach lotniczych miały obchody 58 rocznicy powstania Armii Radzieckiej. Zorganizowano wiele akademii, koncertów, wieczorów przyjaźni, które zaszczycili swoją obecnością generałowie i wyżsi oficerowie — lotnicy radzieccy. Podczas tych spotkań mówiono o wspólnej walce z wrogiem, o wielkich postępach w społeczno-gospodarczym rozwoju bratnich krajów i ich osiągnięciach w budowie rozwiniętego społeczeństwa socjalistycznego.

Do praktyki należy już szeroko stosowana metoda wzajemnej wymiany delegacji oficerów, których zadaniem jest zapoznawanie się z doświadczeniami w dziedzinie organizacji szkolenia bojowego i politycznego, poznawania sposobów organizowania współzawodnictwa oraz mobilizowania żołnierzy do zdobywania dodatkowych specjalności. Bezpośrednie robocze kontakty z przedstawicielami lotnictwa Północnej Grupy Wojsk Radzieckich mają istotne znaczenie w umacnianiu podstaw internacjonalistycznych personelu latającego i technicznego. Ze wspólnej inicjatywy dwóch bratnich redakcji: dziennika Północnej Grupy Wojsk Armii Radzieckiej „Znamia Pobiedy" i tygodnika Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju „Wiraże" odbywały się spotkania grup lotników radzieckich i polskich w celu wymiany poglądów i doświadczeń z zakresu szkolenia bojowego w powietrzu oraz przygotowania naziemnego. Takie spotkania należą już do wieloletniej tradycji.

Na początku maja 1974 r. odbyło się również spotkanie o takim charakterze. Tym razem była to robocza sesja lotników trzech armii, bowiem w spotkaniu wzięli również udział lotnicy czechosłowaccy. Funkcję gospodarza pełnili radzieccy towarzysze broni. Spotkanie odbyło się pod hasłem: „Żołnierskie serca socjalistycznej wspólnocie", a jego program obejmował wymianę poglądów i dyskusję na ustalone tematy specjalistyczne, omawiane w trzech zespołach: pilotów, inżynieryjno-lotniczym i ubezpieczenia lotów. Między innymi w zespole pilotów omówiono wiele zagadnień związanych ze szkoleniem bojowym w powietrzu i wykonywaniem zadań w różnych warunkach atmosferycznych.

Żołnierze polskich wojsk powietrzno-desantowych w przyjacielskiej rozmowie z radzieckimi pilotami wielkich samolotów transportowych.

Uczestnicy spotkania zgodnie podkreślali, że tego rodzaju przedsięwzięcia przyczyniają się do pożytecznej wymiany wieloletnich doświadczeń lotniczych, dalszego zacieśnienia współpracy i współdziałania w organizacji szkolenia bojowego oraz dalszego umacniania przyjaźni między bratnimi jednostkami i ich poszczególnymi służbami. [2])

Do tradycji należą również spotkania przodowników szkolenia bojowego i politycznego oraz wzorowych żołnierzy lotnictwa polskiego i jednostek lotniczych Armii Radzieckiej. Inicjatorem i organizatorem tych spotkań są bratnie organizacje młodzieżowe: Komsomoł i Socjalistyczny Związek Młodzieży Wojskowej.

W działalności lektorskiej oficerowie lotnictwa radzieckiego omawiają w naszych oddziałach i związkach przede wszystkim problematykę XXIV Zjazdu KPZR, natomiast lektorzy lotnictwa Sił Zbrojnych PRL referują w jednostkach lotniczych Armii Radzieckiej program VI Zjazdu PZPR.

W sojuszniczej współpracy lotnictwa polskiego i radzieckiego ważną rolę spełniają sympozja i konferencje naukowe, konsultacyjna wymiana doświadczeń oraz kontakty bezpośrednie między instytutami i pracownikami naukowo-badawczymi.

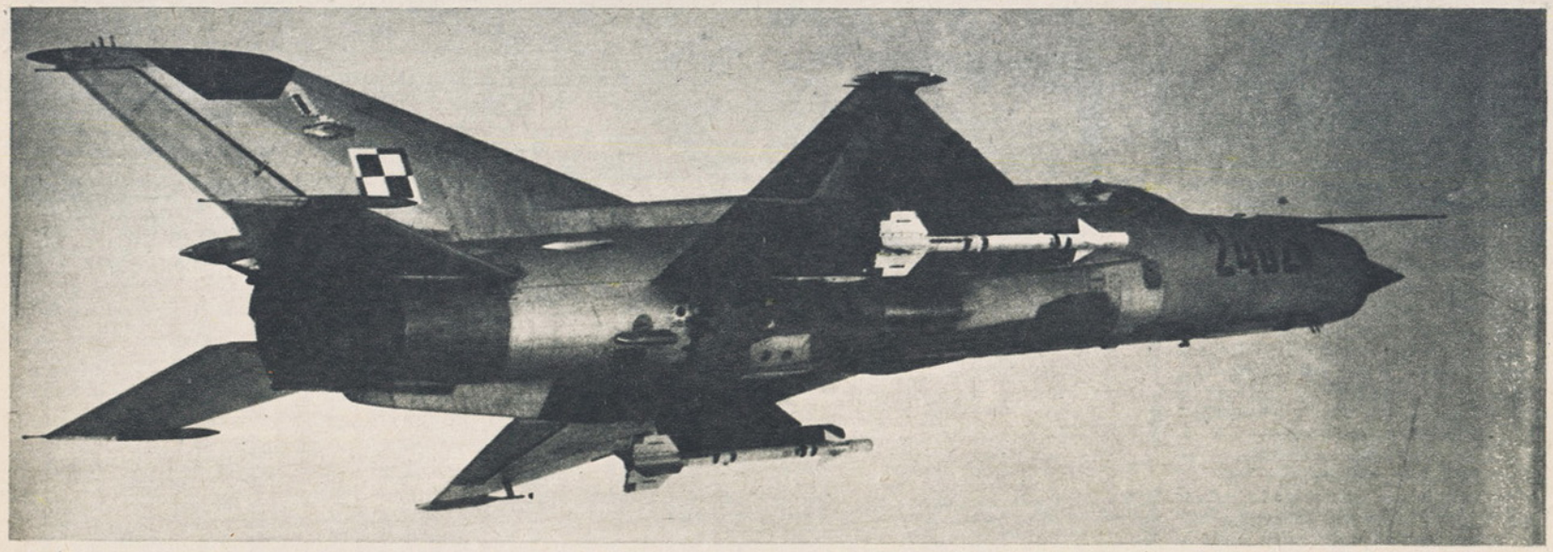
Niezwykle pożyteczne okazały się spotkania naukowców z dziedziny medycyny lotniczej. Przy czym współpracę w zakresie wojskowej medycyny lotniczej rozszerzono na wszystkie kraje należące do Układu Warszawskiego. Pierwsza Konferencja Medycyny Lotniczej krajów wspólnoty socjalistycznej została zorganizowana w 1956 r. w Warszawie. Jej inicjatorem byli pracownicy naukowi Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej. Otworzyła ona nowy cykl twórczej współpracy w zakresie medycyny lotniczej między specjalistami krajów socjalistycznych. Podobnie jak w wielu innych specjalnościach tak i w zakresie medycyny lotniczej, ścisła współpraca radzieckich i polskich naukowców dała wiele liczących się osiągnięć.

W drugiej dekadzie czerwca 1973 r. obradowała w Warszawie już XIV Konferencja Medycyny Lotniczej, na której ważki wkład w rozwój tej dziedziny nauki wnieśli przedstawiciele Polski i ZSRR. Z powszechnym uznaniem spotkały się na tej konferencji przedstawione przez polskich pracowników naukowych WIML prace dotyczące tolerancji ustroju pilota na przyspieszenia w zależności od wieku, wzrostu, wagi ciała, a nawet cyklu dobowego i pory roku. 3) Przedmiotem dużego zainteresowania uczestników konferencji stał się referat pracownika naukowego ze Związku Radzieckiego **E. M. Juganowa.** Referat nosił tytuł: „Wpływ hałasu na personel latający i lotniczo-techniczny oraz problemy zapobiegania urazom akustycznym". W wyniku długotrwałych badań autor określił natężenie hałasu w kabinie, a następnie podał strefy bezpiecznej pracy dla różnych typów samolotów i metody ochrony słuchu. Kolejnym tematem rozważań na konferencji były zagadnienia organizacji i taktyki lotniczej służby zdrowia. Interesujące prace przedstawiła delegacja radziecka (gen. mjr **A. N. Bobijczuk**) oraz delegacja polska. Stanowiły one niezwykle cenny materiał do opracowania wspólnych założeń w tym zakresie.

Również owocna i ścisła współpraca specjalistów radzieckich i polskich oraz z innych państw socjalistycznych, rozwinęła się na odcinku bezpieczeństwa latania. W końcu maja 1968 r. odbyło się I Sympozjum Państw Układu Warszawskiego poświęcone bezpieczeństwu latania. Głównym celem sympozjum była wymiana poglądów i doświadczeń w zakresie walki z awaryjnością lotniczą. Wiodącą rolę w sympozjum odegrały delegacje z Polski i ZSRR. Delegacja wojsk lotniczych PRL (płk. pil. inż. **Wacław Janusz**, ppłk pil. mgr inż. **Antoni Miłkiewicz** i ppłk lek. **Józef Sabieraj**) w swoim zasadniczym referacie przedstawiła metody badania wypadków lotniczych. Delegacja radziecka (gen. **Modiajew**, płk dr **Wawiłow**, płk mgr inż. **Subotin**) w głównym referacie, będącym podstawą do dyskusji, zaprezentowała uczestnikom sympozjum kierunki pracy organów zajmujących się bezpieczeństwem latania. 4)

Poziom sympozjum był bardzo wysoki, obrady przebiegały w atmosferze serdeczności i przyjaźni. Wyniki obrad dały bardzo duże korzyści praktyczne. Postanowiono w przyszłości rozwijać w szerszym zakresie współpracę na temat bezpieczeństwa latania.

Z pożytkiem i owocnie rozwija się także współpraca międzynarodowa państw socjalistycznych w ramach programu Interkosmos. Współpraca ta datuje się od 1967 roku i poza badaniami z dziedziny biologii i medycyny obejmuje również badania w zakresie fizyki kosmicznej, meteorologii i łączności



Naddźwiękowy samolot myśliwski Mig-21 produkcji radzieckiej w barwach ludowego Lotnictwa Polskiego.

Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej jest w Polsce instytucją wiodącą w realizacji wielu prac naukowych związanych z programem Interkosmos.

W ciągu 5 lat, od 1967 do 1972 roku, odbyło się pięć sympozjów poświęconych biologii i medycynie kosmicznej. Polscy naukowcy z wojsk lotniczych szczególnie rozległe badania prowadzą wspólnie ze swymi towarzyszami radzieckimi. I tak na przykład, dotychczasowe badania prowadzone wspólnie ze Związkiem Radzieckim wykazały, że systematyczny rozwój lotnictwa będzie wymagał zastąpienia wysokościowych ubiorów kompensacyjnych, skafandrami. Jednak te ostatnie ograniczają ruchy pilota. Idealnym rozwiązaniem problemu jest budowa oddzielnych hermetycznych kabin regeneracyjnych, które umożliwiłyby wystąpienie tzw. choroby dekompresyjnej. [5])

Socjalistyczna integracja gospodarcza sprzyja nie tylko doskonaleniu istniejących form wzajemnych stosunków, lecz również przeobraża się w jakościowo nową metodę ekonomicznej współpracy państw rozwiniętego społeczeństwa socjalistycznego. Otwiera nowe kierunki dla daleko posuniętej specjalizacji produkcji i koncentracji narodowych potencjałów gospodarczych.

Wszystko to bezpośrednio wpływa na wzrost ogólnej siły obronnej. Zasady i metody socjalistycznej współpracy umożliwiają kolektywne podnoszenie poziomu zdolności obronnej, sprzyjają kształtowaniu i prowadzeniu wspólnej wojskowej polityki technicznej, określającej perspektywy rozwojowe uzbrojenia i technicznego sprzętu bojowego. [6]) Według tych zasad rozwija się współpraca polsko-radziecka w dziedzinie lotnictwa.

Stan polskiej gospodarki bezpośrednio po zakończeniu wojny oraz złożoność techniki lotniczej spowodowały, że w pierwszym dziesięcioleciu nasz przemysł lotniczy nie był w stanie sprostać wymaganiom odbiorcy wojskowego. W tej sytuacji nieodzowna była pomoc naszego wypróbowanego sojusznika — Związku Radzieckiego. Tylko na niej można było oprzeć naszą lotniczą przyszłość. Już w marcu 1947 roku została podpisana umowa lotnicza z ZSRR. Jej to właśnie efektem była wzmożona pomoc dla lotnictwa wojskowego. [7]) W tym okresie eksploatowało ono wyłącznie samoloty o napędzie śmigłowym, których górna granica możliwości i osiągów nie odpowiadała już współczesnym wymogom. Koncepcja rozwoju lotnictwa polskiego zostaje oparta na podstawach sojuszu polsko-radzieckiego oraz wynika z narodowej racji stanu. Lotnictwo Sił Zbrojnych PRL nie miało i nie ma aspiracji strategicznych. Praktyczną koniecznością jest jedynie utrzymanie go na poziomie pozwalającym skutecznie zwalczać przeciwnika w powietrzu i ściśle współdziałać z wojskami lądowymi na polu bitwy. Polska zarówno zakupuje w ZSRR gotowe samoloty, jak i produkuje z licencji.

W grudniu 1971 roku zostało zawarte 10-letnie porozumienie ze Związkiem Radzieckim, precyzujące zasady współpracy naszych przemysłów lotniczych oraz dziedziny produkcji, w których będzie się specjalizować przemysł polski. Podpisana umowa na szczeblu rządów ZSRR i Polski jest bez precedensu w dotychczasowej historii polskiego przemysłu lotniczego. Ustala ona nowe, wyższe formy współpracy polegające już nie tylko na wspólnej produkcji licencji prototypowych, ale także na wspólnych pracach konstrukcyjnych, badawczych i technologicznych, na ścisłym współdziałaniu instytutów naukowo-badawczych, na podziale zadań między przemysłami. W całokształcie tej współpracy istotne znaczenie mają prace naukowo-badawcze Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych.

Wyjątkowo ważną rolę w dziedzinie umacniania i dalszego rozwoju współpracy odgrywają wspólne ćwiczenia i manewry, organizowane zgodnie z planem Zjednoczonego Dowództwa Układu Warszawskiego. Podczas tych ćwiczeń i manewrów doskonali się współdziałanie wszystkich rodzajów sił zbrojnych, wzbogaca się doświadczenia w dziedzinie szkolenia na różnych teatrach działań wojennych, umacnia się przyjaźń i wzajemne zrozumienie żołnierzy armii sojuszniczych. Wykonując wspólne zadanie, żołnierze naszych armii razem przezwyciężają trudności ćwiczebne, lepiej poznają się wzajemnie, kształtują wzajemne zaufanie i szacunek. Demonstrowana w tych ćwiczeniach postawa lotników jest zarazem świadectwem zrozumienia doniosłej roli Sił Zbrojnych PRL, a w tym i lotnictwa, w systemie obronnym państw socjalistycznych. Zrozumienie to ma przy tym charakter głęboki. Z jednej strony żołnierze naszych wojsk lotniczych pojmują, że ich osobisty i bezpośredni wkład jest nieodzowny dla sprawnego funkcjonowania tego systemu, z drugiej natomiast — że bezpieczeństwo naszego państwa wiąże się ze współudziałem armii sojuszniczych, szczególnie czołowej siły militarnej współczesnego świata — Armii Radzieckiej w obronnym Układzie Warszawskim.

Z dotychczas przeprowadzonych manewrów i ćwiczeń, w których uczestniczyły nasze jednostki lotnicze, warto podkreślić takie, jak manewry „Kwartet" i ćwiczenia „Burza Październikowa" — w 1963 i 1965 roku w NRD, manewry „Odra — Nysa 69" — w 1969 roku w Polsce [8]).

Największe, z dotychczas organizowanych, w których wzięły udział wojska wszystkich siedmiu armii państw — uczestników Układu Warszawskiego, były manewry przeprowadzone w 1970 r. pod kryptonimem „Braterstwo Broni". Stanowiły one poważny egzamin dla Zjednoczonych Sił Zbrojnych, w widoczny sposób potwierdzający wysoki poziom ich wyszkolenia bojowego i politycznego. [9]) W toku tych manewrów szczególnie wyraziście uwidoczniło się nienaruszalne braterstwo broni oraz jedność armii państw socjalistycznych.

Oddziały i związki naszego lotnictwa uczestniczyły we wspólnym ćwiczeniu powietrznym pod kryptonimem „Tatra — 71" w 1971 roku. W następnym roku polskie lotnictwo myśliwskie uczestniczyło w ćwiczeniu wojsk obrony powietrznej Układu Warszawskiego „Granit — 72". Znakomitym zgraniem odznaczyły się działania naszych wojsk na wspólnym ćwiczeniu „Bariera — 73". [10])

Podczas przerw operacyjnych ćwiczeń i manewrów organizowano „Wieczory przyjaźni", w których przedstawiciele lotnictwa poszczególnych państw — członków Układu Warszawskiego dzielili się doświadczeniami w zakresie kształtowania wysokiego poziomu gotowości bojowej, pracy ideowo-wychowawczej, najbardziej efektywnych sposobów eksploatacji sprzętu lotniczego oraz z dziedziny bezpieczeństwa lotów. W czasie tych spotkań, w dowód przyjaźni lotnicy wymieniają między sobą pamiątki i różne odznaki. Spotkania takie zazwyczaj kończą się imprezami artystycznymi, wykonywanymi przez amatorskie lub zawodowe zespoły wojskowe. Jest to bez wątpienia jedna z kolejnych, ważnych form wszechstronnie rozwijających się więzi lotników polskich i radzieckich.

Jak więc z powyższych przykładów wynika, w ramach sojuszu bojowego między bratnią Armią Radziecką i ludowym Wojskiem Polskim, w tym między lotnictwem radzieckim i polskim, ukształtował się nowy typ wzajemnych stosunków charakteryzujących się prawdziwie przyjacielskimi, stałymi i głębokimi powiązaniami obejmującymi praktycznie wszystkie aspekty ich życia i działalności.

CZESŁAW KRZEMIŃSKI

---

1) Władysław Kozłowski, 18-lecie Układu Warszawskiego, „Wojskowy Przegląd Lotniczy", nr 5/1973, s. 3.

2) „Wiraże" nr 19 z dnia 12.5.1974 r.

3) Kazimierz Bokun, Mieczysław Chormański, XIV Konferencja Medycyny Lotniczej, „Wojskowy Przegląd Lotniczy" nr 10/1973, s. 52.

4) Antoni Milkiewicz, Pierwsze Sympozjum Państw Układu Warszawskiego poświęcone bezpieczeństwu latania, „Wojskowy Przegląd Lotniczy" nr 10/1968, s. 92.

5) Stanisław Barański, Mieczysław Chromański, „Współczesne problemy medycyny i biologii w programie Interkosmosu", „Wojskowy Przegląd Lotniczy" nr 11/1972, s. 21.

6) Iwan J. Jakubowski, Braterstwo broni, Warszawa 1972.

7) Technika wojskowa LWP. XXX lat rozwoju 1943—1973 (Opracowanie zbiorowe), Warszawa 1973, s. 103.

8) Marian Jurek, Edward Skrzypkowski, Układ Warszawski, Warszawa 1971, s. 208.

9) LWP w walce o niepodległość Polski i jej socjalistyczny rozwój, Warszawa 1973, s. 255.

10) Polsko-radzieckie braterstwo broni, Warszawa 1974, s. 35.

Grupa żołnierzy 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej w oczekiwaniu na załadowanie do radzieckiego samolotu transportowego. **Zdjęcia: Stanisław Syndoman (1) i Lech Zielaskowski (2)**

NA HORYZONCIE

Swego czasu, a będzie to już chyba 4–5 lat temu, podjęto w Dowództwie Wojsk Lotniczych inicjatywę wydania księgi-albumu poświęconej lotnictwu Polski Ludowej. Powołano nawet komitet redakcyjny i uzyskano podobno także wstępną zgodę Wydawnictwa MON na tego typu edycję.

Ponieważ brałem wówczas udział we wstępnych rozmowach na ten temat, więc pamiętam jeszcze trochę koncepcję tematyczną tego wydawnictwa nazwaną roboczo: „Lotnictwo PRL". Mówiło się wtedy o księdze wzorowanej trochę na przedwojennych wydaniach takiej chociażby „Polski Lotniczej" czy „Ku czci poległych lotników". Miałby więc tam być pomieszczony niejako bilans zmagań lotników polskich na frontach II wojny światowej, ze szczególnym uwzględnieniem ludowego lotnictwa. Potem lata odbudowy i rozbudowy naszego lotnictwa, zarówno wojskowego jak i cywilnego, a więc także sportu lotniczego, transportu, lotnictwa sanitarnego i gospodarczego. Miał być także rozdział o przemyśle lotniczym, szkolnictwie i innych. Wszystko to bogato ilustrowane (bo chodziło przecież o księgę-album) i bogato udokumentowane w postaci odpowiednich wykazów, zestawień, tabel, kroniki najważniejszych wydarzeń itp.

Zaiste, trudno dziś dociec, co się stało z tą cenną inicjatywą. Najpewniej zabrakło wytrwałości w doprowadzeniu sprawy do końca? Myślę więc, że dziś, kiedy mija 30-lecie ludowego Lotnictwa Polskiego, warto i trzeba powrócić ponownie do tego zamysłu edytorskiego.

Nie ma potrzeby chyba, sądzę, nikogo przekonywać o celowości takiego wydawnictwa. Rzecz tylko w tym, jak się zabrać do jego opracowania? Mógłbym, na przykład, zwrócić się z apelem do Dowództwa Wojsk Lotniczych, aby w porozumieniu z Ministerstwem Komunikacji ponownie powołało komitet redakcyjny księgi-albumu pod nazwą: „Skrzydła naszej socjalistycznej Ojczyzny". Mógłbym. Nie zrobię jednak tego (i niech mi to wybaczą szacowne instytucje lotnicze, które mają znacznie ważniejsze zadania), ponieważ – w moim przekonaniu – nawet gdyby taki komitet znowu powołano, to miałby on charakter typowo administracyjny i nie wiadomo, czy to twórcze przedsięwzięcie ruszyłoby tak szybko z miejsca. Nie znaczy to wcale, iż powyższe instytucje – DWL i MK – nie mogłyby takiej właśnie księdze patronować.

Użyłem tu w odniesieniu do tego wydawnictwa określenia – twórcze przedsięwzięcie. Tak, bo opracowanie takiej księgi-albumu jest jak najbardziej działalnością twórczą. Przekracza możliwości jednego człowieka, a musi być dziełem zespołu ludzi – twórców, zaangażowanych, którym serdecznie bliskie jest nasze polskie lotnictwo i którzy mają już na tym polu dorobek twórczy – w publicystyce, literaturze i sztuce.

Do tych właśnie ludzi kieruję swój apel. Do członków Klubu Twórców Lotniczych i jego władz, a przede wszystkim do nowo powstałego oddziału warszawskiego KTL, który umiejscowiony w stolicy ma najlepszą okazję nawiązywania odpowiedniego w tej sprawie kontaktu z jednym z wydawnictw. Może też zmobilizować i zorganizować odpowiednią grupę publicystów, pisarzy, historyków i zachęcić ich do udziału w przygotowaniu księgi-albumu „Skrzydła naszej socjalistycznej Ojczyzny".

Byłbym wielce rad, aby ten apel nie pozostał bez echa.

Ikarus

Z LOTU PO KRAJU

● **W ZASŁUŻONEJ** uczelni wojskowej, Akademii Sztabu Generalnego im. gen. broni Karola Świerczewskiego, odbyła się 25 lipca br. dwudziesta czwarta promocja absolwentów. Wśród tegorocznych dyplomantów, którzy ukończyli studia w ASG z wyróżnieniem, znaleźli się m. in.: kpt. pil. **Edmund Klich,** kpt. pil. **Henryk Stanek,** kpt. pil. **Roman Szymański** i kpt. pil. **Marian Urbański.** Tego samego dnia świadectwa wręczono absolwentom studiów podyplomowych. Przyznano również kolejnej grupie oficerów stopnie naukowe: doktora habilitowanego i doktora nauk wojskowych.

•

● **W BIAŁCE** koło Parczewa, w województwie lubelskim, Główna Kwatera ZHP zorganizowała w dniach 27 lipca — 7 sierpnia br. IV Centralne Manewry Techniczno-Obronne. Przeprowadzono m. in. następujące konkurencje: radiopelengacja amatorska, skoki spadochronowe (indywidualne i grupowe) na celność lądowania, zawody modeli szybowców z napędem silnikowym i na uwięzi. W manewrach wzięła udział młodzież szkół ponadpodstawowych.

•

● **NAKŁADEM** Instytutu Wydawniczego CRZZ ukazała się książeczka **J. Nowaka** pt. „Robotnicy wynalazcami. Z doświadczeń WSK „Delta-Mielec". Omawia ona założenia i efekty eksperymentu prowadzonego od 1971 r. w WSK w Mielcu. Eksperyment ma na celu poprawę jakości produkcji i obniżenie jej kosztów w drodze racjonalizacji i wynalazczości robotników. Wartości społeczne mieleckiego eksperymentu. Bibliografia. Str. 60, cena 6 zł.

•

● **UKAZAŁ** się numer 2—3/1974 dwumiesięcznika popularnonaukowego PTA „Astronautyka", który obchodzi w tym roku jubileusz 15-lecia swego istnienia, jubileusz zbieżny nieomal z 15-leciem ery kosmicznej. Czasopismo publikuje w tym zeszycie życzenia i gratulacje nadesłane z okazji jubileuszu „Astronautyki" z zagranicy, a mgr inż. **Władysław Geisler** (współredaktor pisma od początku jego istnienia) przedstawia w obszernym artykule 15-letnią historię i dorobek czasopisma Polskiego Towarzystwa Astronautycznego.

Odnotowywaliśmy zawsze ukazanie się każdego zeszytu tego ciekawego i wartościowego periodyku, zatwierdzonego w 1965 r. przez Ministerstwo Oświaty do bibliotek liceów ogólnokształcących, zakładów kształcenia nauczycieli i techników, z tym więc większą satysfakcją składamy na tym miejscu zespołowi redakcji „Astronautyki" najlepsze życzenia wszelkiej dalszej pomyślności w rozwoju czasopisma, które jest nierozerwalnie związane z owocną działalnością Polskiego Towarzystwa Astronautycznego. Godzi się tu przy okazji rzypomnieć, że w grudniu br. mija 20 lat istnienia PTA. Prezesem PTA jest obecnie prof. dr hab. **Stanisław Barański,** a wiceprezesami: prof. **Zbigniew Pączkowski** (członek honorowy PTA) i dr **Olgierd Wołczek** (zarazem redaktor naczelny „Astronautyki").

•

● **SPADOCHRONIARZE** wrocławscy startowali w zawodach przyjaźni w Goerlitz (NRD), zwyciężając podwójnie — drużynowo i w klasyfikacji indywidualnej mężczyzn, w której zajęli trzy pierwsze miejsca: **J. Żyła, S. Jakubowski** i **Cz. Kudłek.**

•

● **BYŁY PILOT** frontowy z lat wojny, instruktor, m. in. dowódca 1 plm „Warszawa", radziecki pułkownik rezerwy **Wasyl Gaszyn,** mieszkający obecnie w Czerkasach na Ukrainie, nadesłał do redakcji „Żołnierza Wolności" list, w którym z okazji 30-lecia Polski Ludowej pozdrawia serdecznie polskich lotników — towarzyszy broni, z którymi razem przebył chlubny szlak bojowy ludowego lotnictwa od Grigoriewskoje do Berlina. Płk Gaszyn dziękuje zarazem w liście za przyznany mu przez ministra Obrony Narodowej PRL medal „Za Udział w Walkach o Berlin" i odznakę „Braterstwa Broni".

•

● **NA LOTNISKU** Aeroklubu Mieleckiego rozegrano w dniach 20—22 lipca br. 39 mistrzostwa Polski modeli latających zdalnie kierowanych. Startowało 27 zawodników z 12 aeroklubów. Mistrzami Polski zostali: Modele akrobacyjne (F3A) — **Jerzy Kosiński** (Aeroklub Warszawski); motoszybowce klasy standard (F3DM) — **Jan Olejnik** (Aeroklub Mielecki); motoszybowce klasa otwarta (F3BM) — **Tadeusz Pelczarski** (Aeroklub Podkarpacki).

•

● **BALON** Aeroklubu Poznańskiego „Stomil" odbył 21 lipca br. przelot ze stadionu im. 22 Lipca w Poznaniu do Zaniemyśla. Załogę balonu stanowili: **E. Olszański, H. Kosmowski** i **J. Snopkiewicz.**

•

● **W 1975 ROKU,** w dniach 13—14 czerwca, obędzie się kolejny walny zjazd delegatów SIMP. Jego celem będzie ustalenie programu i ogólnych wytycznych działania w latach 1975/78 i następnych.

● **W OSTATNICH** 5 latach zgłoszono z Wojsk Lotniczych do Urzędu Patentowego 40 wynalazków i 8 wzorów użytkowych. Na zgłoszenia te Urząd Patentowy wydał już 32 patenty i 7 świadectw ochronnych.

•

● **NA LOTNISKU** Aeroklubu Opolskiego rozegrano zawody spadochronowe o „Srebrną Czaszę". Indywidualnie zwyciężył **Biernat** z Opola, a zespołowo — skoczkowie z Aeroklubu Zagłębia Miedziowego w Lubinie.

•

● **WOJSKA Lotnicze** otworzyły niedawno nowy ośrodek, który pełni funkcje obozu szkoleniowo-wypoczynkowego dla kadry zawodowej. Oprócz swej podstawowej funkcji, będzie on odgrywać także rolę sezonowego nieetatowego domu wypoczynkowego oraz miejsca sobotnio-niedzielnego wypoczynku.

● **PLL LOT** uruchomiły w dniach 28 lipca — 3 sierpnia oraz 14 i 15 sierpnia dodatkowe połączenia lotnicze z miejscowościami leżącymi nad Morzem Czarnym. Samoloty latały do Warny, Burgas i Constancy. Dodatkowe rejsy odbyły lotowskie samoloty także do Budapesztu oraz 23 i 28 lipca do Moskwy.

ZMARLI

● 25 lipca 1974, **LUDWIK ANTONOWICZ,** wieloletni zasłużony pilot-instruktor i działacz Aeroklubu Częstochowskiego, odznaczony Krzyżem Walecznych, Złotym i Srebrnym Krzyżem Zasługi, Medalem „Za Zasługi dla Obronności Kraju", złotą odznaką „Zasłużony w rozwoju województwa katowickiego" oraz odznaką „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego".

● Spadochroniarz **JERZY CIOSEK,** członek Aeroklubu Opolskiego, członek kadry spadochronowej.

Nowo zakupione w ZSRR wodoloty pasażerskie pływają w tym sezonie po Zatoce Gdańskiej, ciesząc się wielkim powodzeniem wśród urlopowiczów.
Zdjęcie: L. Zielaskowski

LOTNICY ASG

Rok 1974 jest rokiem szczególnym w dziejach naszego narodu. Zamyka on bowiem pierwszy trzydziestoletni okres istnienia, budowy i rozwoju PRL. Dla nas – ludzi w mundurach lotniczych, którzy w tym roku również obchodzą 30-lecie ludowego Lotnictwa Polskiego, jest to okres podsumowania naszych osiągnięć w zakresie kształcenia kadr dowódczo-sztabowych dla Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju.

Ponieważ historię tworzą ludzie, przeto o nich będziemy pisać, czyli o kadrze naukowo-dydaktycznej, jej pracy w minionym okresie i o słuchaczach, którzy studiują w ASG. Do czołówki kadry należeli oficerowie: Remigiusz WOJTOWICZ, Roman DWORAK, Janusz MALINOWSKI, Eugeniusz GRYSIEWICZ, Ryszard SIEDLECKI, Jan UCHAŃSKI, Ryszard SEREGIET, Władysław POZNAŃSKI i wielu innych. Ilekroć wracamy myślą do tych nazwisk, trudno powstrzymać się od wyrażenia słów uznania pod adresem byłego doradcy. gen. bryg. PROKOFIEWA który swoją życzliwością i konkretną pomocą przyczynił się w dużej mierze do pokonania trudności początkowego okresu.

Faktem jest, że kadra rozpoczynała swą pracę od podstaw. Brak doświadczenia wyrównywał duży zapał, pracowitość i chęć sprostania zadaniom. Zwarty kolektyw kadry naukowo-dydaktycznej, swym wysokim zaangażowaniem i pracowitością zasłużył na szacunek i uznanie ogólnoakademickiego zespołu nauczającego. Trzeba podkreślić, że dzisiaj fakultet dzięki swemu profilowi szkolenia, inicjatywie i nowatorstwu coraz korzystniej wpływa na całokształt zadań i osiągnięć uczelni.

Warto zatem przypomnieć, że od powstania fakultetu do chwili obecnej zostało przyjętych na pełne studia w pionie lotniczym ASG około kilkuset słuchaczy różnych kursów. W tym okresie wyszkolono dla Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju niemały zastęp kadry oficerów dyplomowanych oraz setki absolwentów różnego rodzaju kursów doskonalenia. Absolwentami ASG są również generałowie: RACZKOWSKI, RYBACKI i PAŹDZIOR. Obecnie większość stanowisk dowódczych i znaczna ilość sztabowych w Wojskach Lotniczych i Wojskach OPK zajmują nasi absolwenci. Wielu z nich utrzymuje z Akademią ścisły, codzienny kontakt, a kadra pionu lotniczego ASG jest systematycznie angażowana do udziału w licznych ćwiczeniach. Wojska wykorzystują szereg materiałów szkoleniowych opracowanych przez kadrę naukową.

W ostatnich latach pojawiła się nowa dziedzina współpracy – automatyzacja i zastosowanie matematycznych metod i elektronowej techniki obliczeniowej w procesach wypracowania decyzji i dowodzenia. I na tym odcinku możemy szczycić się szeregiem wspólnych sukcesów, przede wszystkim z Wojskami OPK. Do procesu dydaktycznego ASG wdrożyliśmy wszystkie programy na EMC, jakimi dysponują – i wykorzystują wojska. Jesteśmy tu na etapie udanego startu, dalszy „lot" wymagać będzie jeszcze niemało pracy.

Do dyspozycji słuchaczy i kadry oddano nową bazę szkoleniową, która nadal będzie doskonalona. Jednym słowem mamy wszelkie warunki, by szkolić i wychowywać wysoce ideowych i zaangażowanych w budownictwo socjalizmu, o najwyższych kwalifikacjach zawodowych dowódców i oficerów sztabów dla Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Wierzymy, że dalsze lata wypełnimy uczciwą pracą dla dobra naszego kraju i ludowego Wojska Polskiego.

MIECZYSŁAW SZAROSZYK

RÄYSKÄLÄ

Zaledwie przebrzmiały echa mistrzostw w Waikerie, ledwie zdążono opublikować pełne ich wyniki i reportaże z tej wielkiej imprezy, a już oczy wszystkich szybowników kierują się ku Finlandii, gdzie w dniach 13—27 lipca 1976 roku odbędą się kolejne szybowcowe mistrzostwa świata.

Räyskälä jest dawnym lotniskiem wojskowym, zbudowanym w roku 1940, ale — nigdy nie używanym do wojskowych celów. Zostało ono, stopniowo, całkowicie porośnięte przez las. Kiedy w roku 1963 szybownicy musieli opuścić swoje centrum w pobliżu Hämeenlinna, zapadła decyzja przeniesienia go właśnie do Räyskälä, chociaż sosny na lotnisku wyrosły już do wysokości 2 metrów! Rozpoczęła się ogromna praca przy karczowaniu.

Dziś — lotnisko dysponuje drogami startowymi o długości 1 700 i 1 800 m. Do czasu rozpoczęcia „Wielkiego Wydarzenia — 1976" mają być całkowicie obsiane trawą. Są tam dwa duże hangary oraz budynek, w którym znajduje się kierownictwo lotniska i restauracja. Oczywiście, jak i wszystkie inne fińskie lotniska, Räyskälä posiada saunę.

W Finlandii Räyskälä znane jest ze swej pogody, zawsze życzliwej dla szybowników. Większość fińskich przelotów rekordowych zaczynała się tutaj. Najdłuższy, 712 km — prowadził na północny wschód kraju, w pobliże granicy z ZSRR. Wykonał go sławny pilot Matias Viitanen, wicemistrz świata z roku 1972 (Vrsac), autor szeregu rekordów Finlandii i Skandynawii. W Räyskälä mają dziś swe siedziby liczne kluby szybowcowe z okolicy oraz odległych o 100 km Helsinek.

Organizatorem najbliższych XV Mistrzostw Szybowcowych Świata jest Aeroklub Finlandii (Suomen Ilmailuliitto).

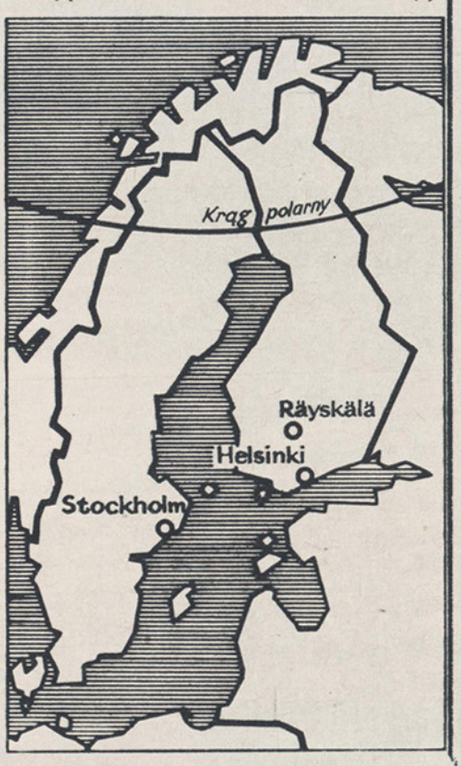
Liczba fińskich pilotów szybowcowych jest niewielka. Nie można tu jednak mówić tylko o liczbach, ważny jest przede wszystkim wielki entuzjazm tych ludzi. Z początkiem roku 1974 znajdowało się w Finlandii 1352 posiadaczy ważnych licencji pilota. Zarejestrowanych było 250 szybowców, zaś liczbę wylatanych godzin oceniano na nieco ponad 20 000 rocznie.

Czynnikiem decydującym dla fińskiego szybownictwa jest krótki sezon lotów. Zazwyczaj rozpoczyna się on w maju. Najlepszą porą dla rozgrywania zawodów i wykonywania przelotów jest okres od połowy maja do połowy lipca. Z końcem września (początkiem października) sezon najczęściej kończy się.

W pełni sezonu — często występują doskonałe warunki meteorologiczne. Wznoszenia 3—4 m/s, a niekiedy nawet 5 m/s, występują do wysokości 2 300—2 500 m. Szczególnie warta podkreślenia jest dobra widzialność.

Oprócz aspektów meteorologicznych, również innego rodzaju czynniki pozwalają na ocenienie Räyskälä za miejsce odpowiednie dla zorganizowania tu wielkich zawodów. Lotnisko położone jest na północny zachód od Helsinek, zaś w rejonie na północ od lotniska, a więc w obszarze przewidywanych lotów, nie ma prawie zupełnie ruchu samolotów pasażerskich i wojskowych.

Lotnisko znajduje się wprawdzie w terenie zalesionym, lecz na południu Finlandii są wszędzie odpowiednie do lądowania miejsca. „Problemy egzotyczne", jak szarańcza, jadowite insekty, węże i tym podobne niebezpieczeństwa, którymi straszono pilotów lądujących w terenie podczas poprzednich mistrzostw świata, tutaj nie istnieją. (z)



UWAGI ● DYSKUSJE ● PROPOZYCJE

pożyteczna zabawa

Pozwolę sobie uczynić kilka uwag na marginesie turnieju wiedzy o lotnictwie, organizowanego przez Zarząd Główny APRL i Telewizję Polską. Moje opinie o tej pożytecznej zabawie są owocem rozmów z uczestnikami konkursu, jak i bezpośredniej obserwacji obu turniejów.

Konkurs, którego tegoroczny finał obejrzymy na szklanym ekranie w dniu 8 września, zyskał wielu zwolenników. Sporo tych, którym w ub. r. nie dopisało szczęście, pogłębiło swe wiadomości i po raz drugi spróbowało sił. Nie we wszystkich jednak ośrodkach lotniczych konkurs został rozpropagowany w sposób dostateczny, a dowodem może być m. in. fakt, że na eliminacje strefowe do Bydgoszczy stawiło się zaledwie czterech spośród siedmiu zwycięzców konkursów aeroklubowych.

Popularyzacja turnieju to nie tylko sprawa dotarcia do członków aeroklubu czy opublikowanie pytań na łamach miejscowej prasy. I tu pierwsza uwaga pod adresem obecnego regulaminu konkursowego. Regulamin ów nie precyzuje warunków, w jakich powinny być przeprowadzone eliminacje wstępne — czy jednocześnie w jednym miejscu dla wszystkich uczestników, czy też można im po prostu przekazać pytania do domu? Wiem, że na tym tle było sporo nieporozumień. W pierwszym przypadku istnieje gwarancja, że wyłoniony zostanie rzeczywiście najlepszy znawca tematu, w drugim zaś — że do rywalizacji stanie co najmniej kilka razy więcej chętnych. Uważam, że drugie rozwiązanie jest znacznie lepsze, bliższe idei konkursu, bo przecież chodzi nam o jak najszersze rozpropagowanie problematyki lotniczej. A czymże jest — jak nie propagandą — wertowanie przez setki uczestników konkursu książek i szukanie odpowiedzi na postawione pytania? Nie ma też kłopotu z wyłonieniem najlepszego, bowiem wystarczy przeprowadzić dodatkową eliminację w gronie wyróżniających się osób.

„Pucharowy" system konkursu — najlepszy z każdej eliminacji kwalifikuje się do kolejnej tury rozgrywek — jest dość często krytykowany. Bywa, że w aeroklubie jest dwóch lub trzech startujących, których wiedza jest znacznie bogatsza od wiadomości, jakie posiadają ich koledzy z innych ośrodków. Z tego też względu można mieć wątpliwości, czy rzeczywiście najlepsi uczestniczą w spotkaniu przed kamerami telewizyjnymi.

Wszystkie powyższe uwagi mają oczywiście charakter dyskusyjny. Być może, startujący w konkursie mają swoje, bardziej praktyczne uwagi, których realizacja przyczyniłaby się do uatrakcyjnienia turnieju. Niechże swoje propozycje przekażą organizatorom konkursu.

W turnieju widzę m. in. szansę dla tych, którzy z różnych względów nie mogą wyczynowo uprawiać sportów lotniczych, a pasjonują się tą dziedziną. Dwa pierwsze konkursy były swoistą prób sił — trzeba powiedzieć, że udaną. Rzecz teraz w tym, by organizatorzy zastanowili się nad udoskonaleniem całej machiny konkursowej.

BOLESŁAW OTRĘBA

Lotnicze ceremonie i zwyczaje mają swoją, niejednokrotnie bardzo piękną tradycję. Przyznam jednak, że w tej mierze odczuwam spory niedosyt. Wiele arcysympatycznych zwyczajów odchodzi bowiem w zapomnienie, a te, które powstają na nowo, jakże często błądzą po omacku; tak jakby nie można było korzystać z trwającej już kilka dziesiątków lat tradycji naszych dziadków i ojców lotników. Oczywiście fantazja i nowe pomysły, o ile nie przekraczają dobrego tonu, są zawsze w cenie. Jednak nowe, niejako powinno być rozwinięciem i uzupełnieniem starego; powinno tworzyć logiczny ciąg lotniczych ceremonii i zwyczajów, które mogą przecież spełniać niebagatelną rolę w życiu towarzyskim na lotniskach.

Niestety, mało jest zapisów i dokumentów, utrwalających lotnicze zwyczaje. Kto z młodych pilotów wie, na przykład, kim byli rycerze knypla? W jednej z aeroklubowych kronik czytamy:

„Zwyczaj pasowania rycerzy knypla powstał w owym okresie romantyczno-bohaterskim polskiego sportu lotniczego, w jego pierwszych latach istnienia... Kiedy oglądamy dawne fotografie, gdy taśma filmowa, która przetrwała wojnę, ukazuje nam w ruchu całą ceremonię owego pasowania „ciury lotniczej" na „rycerza knypla", jakoś zazdrość bierze, że oni mieli wtedy tyle humoru, że potrafili nadać temu zwyczajowi tak miłą a zarazem dydaktyczną formę... Nikt nie pamięta dzisiaj dokładnie wszystkich szczegółów ceremonii. Wiadomo tylko, że najpierw była przysięga na „korkociąg" przed mistrzem ceremonii. Zaprzysiężony na groźną figurę „akrobacji" ciura lotniczy, pomazany olejem silnikowym musiał odbyć próbę kapotażu, po czym klęknąwszy przed mistrzem, po dotknięciu w lewe ramię drążkiem sterowym czyli knyplem, mógł otrzymać nadany mu herb i dyplom (urzędowy) pilota samolotowego. Wesoła to była ceremonia, mająca w sobie wielki walor wychowawczy."

Pomimo braku szczegółowych zapisów, echa tego zwyczaju wracają jednak tu i ówdzie. Osobiście byłem świadkiem, jak „Ikar" (w spódnicy), latając (samolotem) po aeroklubach Rzeszowszczyzny, pasował na pilotów młodych adeptów latania. Podobnej czynności dokonywał kilka lat temu w Aeroklubie Wrocławskim Stanisław Maksymowicz, przebrany w skafander pilota wojskowych samolotów naddźwiękowych. W Aeroklubie Bydgoskim mieliśmy niedawno ślub na lotnisku. W Lesznie wieloletnim już zwyczajem jest fundowanie tortów nowym rekordzistom szybowcowym. Najbardziej chyba rozpowszechnionym zwyczajem jest jednak „laszowanie". Za każdy wyczyn czy uprawnienie biło się kiedyś pilota płozą od szybowca w pewną część ciała; dziś robi się to ręką, chociaż czasem, dla zwiększenia efektu, polewa się tę tylną część ciała dodatkowo wodą (lepsze „chłodzenie"), tak jak to miałem możność zaobserwować w Aeroklubie Podhalańskim w Nowym Sączu. Z przyjemnością odnotować należy powstawanie interesującej tradycji wśród pań, latających na szybowcach. Doroczne Krajowe Zawody Szybowcowe Kobiet są okazją do „sabatów czarownic", wspólnych ognisk, dowcipnych piosenek, itp. Jednym z ciekawszych „obrzędów" jest przyjmowanie nowicjuszek do grona „czarownic". Każda, po raz pierwszy startująca w tych zawodach pilotka, składa uroczyste ślubowanie, wypowiadając następujące słowa:

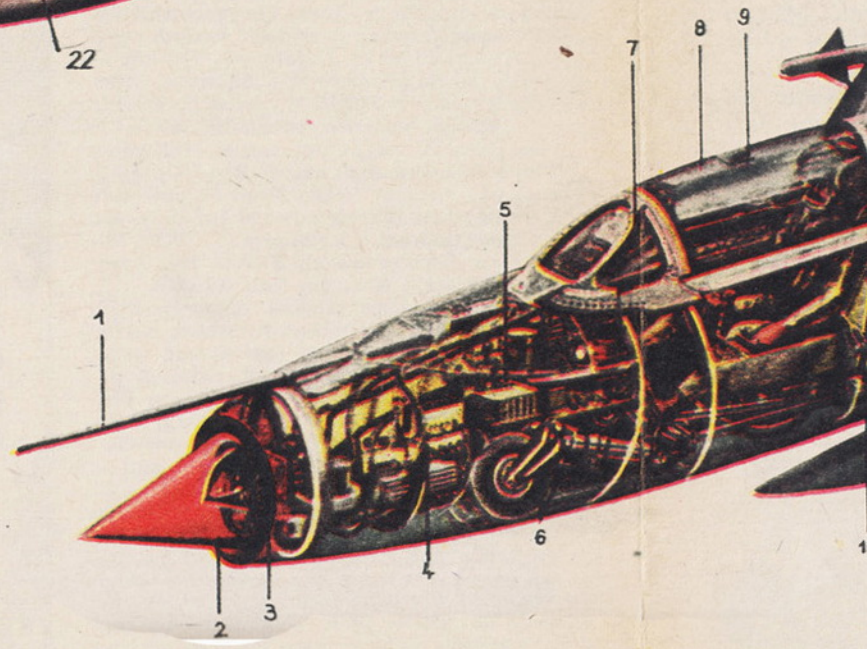
„Uroczyście przyrzekam być dobrą czarownicą. Ponieważ przestrzeń i szybowanie to moje kochanie."

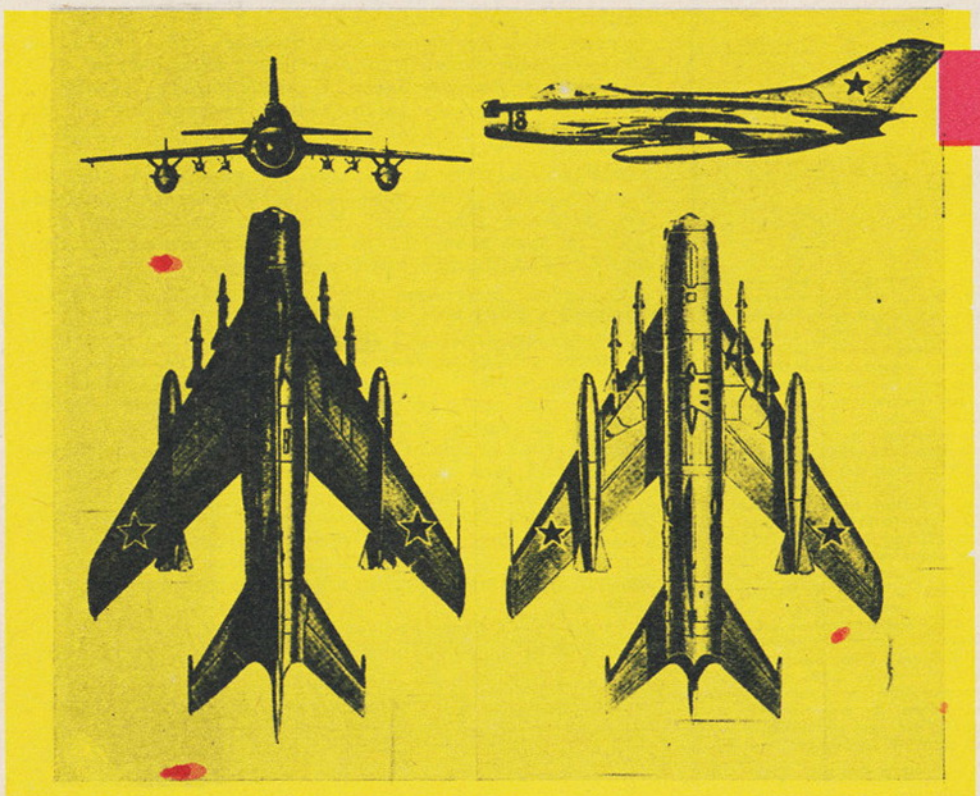
Ten syczący tekst jest szczególnie trudny do wymówienia przez pilotki zagraniczne. Potem, nowo przyjęta do grona „czarownic" odbywa „lot" na autentycznej miotle i z kolei opowiada zebranym o tym, jak została pilotką.

Sądzę, że warto kontynuować najpiękniejsze tradycje lotnicze, brać przykład z mających duże poczucie humoru i potrafiących się świetnie bawić latających „czarownic", tworzyć i utrwalać nowe, DOBRE zwyczaje. Nie samym bowiem lataniem lotnik żyje. A wszelkie KULTURALNE zabawy ożywiają życie towarzyskie, zacieśniają więzy przyjaźni, pozostawiają tym milsze wspomnienia ze spotkań na lotnisku. Efekty wychowawcze są wtedy także oczywiste.

Halny

MiG-19





BOJOWE SAMOLOTY ODRZ

Przekroje perspektywiczne zaczerpnięte z czasopisma „Sport und Technik" (NRD) przedstawiają **radzieckie myśliwskie samoloty naddźwiękowe.** A oto ich dane techniczne pochodzące z tego samego źródła.

MiG–19. Rozpiętność – 10,40 m, długość – 13,09 m, wysokość – 4,02 m, pow. nośna – 25 m². Masa własna – 5 760 kg, masa całkowita – 7 600 do 8 700 kg. Prędkość max. na wysokości 1 000 m – 1 450 km/h, prędkość przelotowa – 950 km/h, wznoszenie w pobliżu ziemi – 115 m/s. Dwa silniki turboodrzutowe RD–9B po 3 250 kG ciągu z dopalaniem. Uzbrojenie: 3 działka NR–30 kalibru 30 mm, pociski rakietowe sterowane lub niesterowane, 2 bomby po 250 kg. Są wersje: MiG–19, MiG–19S, MiG–19 PM, MiG–19PF (myśliwiec przechwytujący z 4 rakietami sterowanymi).

MiG–21. Rozpiętość – 7,15 m, długość – 13,46 m (z dyszą pomiarową – 15,76 m), pow. nośna – 23 m², skos płata – 53°. Samolot przekracza 2 razy prędkość dźwięku oraz pułap ponad 20 000 m. Jest używany we wszystkich krajach socjalistycznych oraz w DRW, w Jugosławii, na Kubie, w Finlandii, w Indiach i w wielu krajach arabskich.

NADDŹWIĘKOWY SAMOLOT MYŚLIWSKI MiG–19

Samolot jednomiejscowy.

Oznaczenia: 1 – dysza pomiarowa, 2 – wlot powietrza do silników, 3 – fotokarabin, 4 – nadajnik UKF, 5 – odbiornik UKF, 6 – akumulatory pokładowe, 7 – radiowysokościomierz, 8 – celownik optyczny, 9 – tablica pokładowa, 10 – fotel wyrzucany, 11 – antena UKF, 12 – zbiornik paliwa, 13 – silnik turboodrzutowy, 14 – antena, 15 – zbiornik oleju, 16 – wlew paliwa, 17 – tylne urządzenie ostrzegawcze, 18 – zderzak ogonowy, 19 – spadochron hamujący, 20 – zbiornik paliwa, 21 – klapa hamulcowa, 22 – dodatkowy zbiornik paliwa, 23 – podwozie główne, 24 – wciągnik podwozia, 25 – klapa hamulcowa, 26 – podajnik amuni-

MiG-21

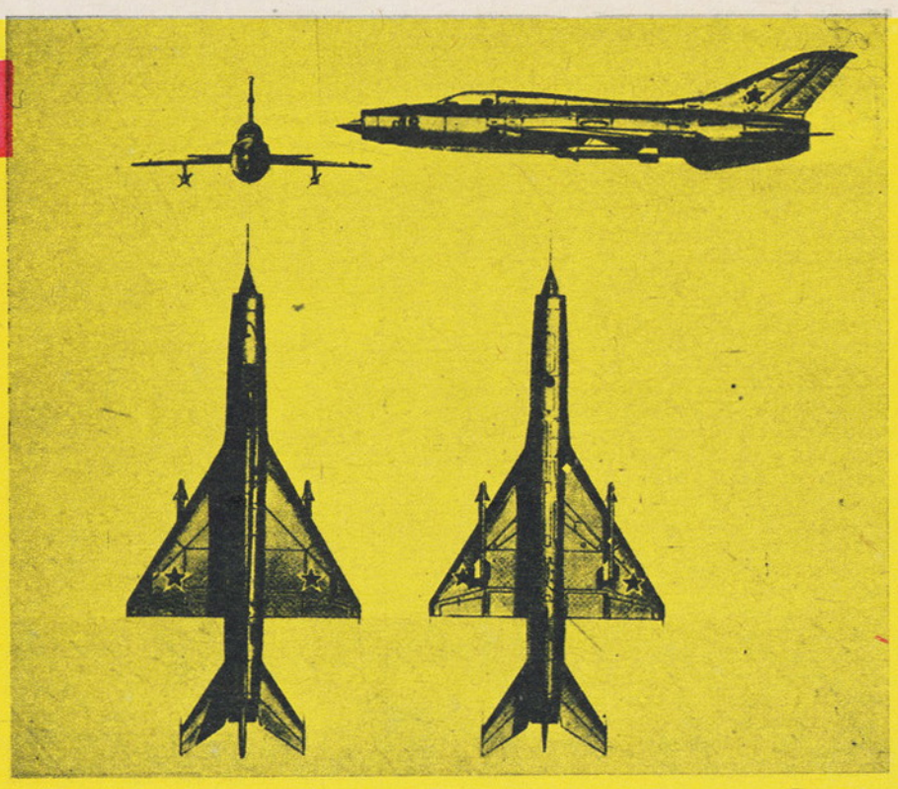
ZUTOWE

cji, 27 – zbiornik sprężonego powietrza, 28 – działko, 29 – reflektor do lądowania, 30 – podwozie przednie.

NADDŹWIĘKOWY SAMOLOT MYSLIWSKI MiG–21

Samolot jednomiejscowy.

Oznaczenia: 1 – dysza pomiarowa, 2 – stożek wlotowy, 3 – antena radiolokatora, 4 – radiolokator, 5 – przedział elektroniczny, 6 – podwozie przednie, 7 – celownik, 8 – osłona kabiny, 9 – lustro wsteczne, 10 – fotel wyrzucany, 11 – klapa hamulcowa, 12 – tunel powietrza wlotowego do silnika, 13 – dodatkowy zbiornik paliwa, 14 – zbiornik paliwa, 15 – integralny zbiornik paliwa, 16 – podwozie główne, 17 – klapy do lądowania, 18 – silnik turboodrzutowy, 19 – pocisk rakietowy klasy powietrze-powietrze, 20 – sterownik steru wysokości, 21 – urządzenia kursowe, 22 – zawieszenie obrotowe usterzenia wysokości, 23 – spadochron hamujący.



MISTRZ WALKI

SYLWETKI 30-LECIA

Nawet nie przypuszczałem, że spotkanie z majorem pilotem Bogusławem Wasilewskim będzie tak udane. Jego sposób wypowiedzi, zwięzłość formułowania myśli, a nade wszystko umiejętność rzeczowej argumentacji zafascynowały mnie do tego stopnia, iż czas przeznaczony na rozmowę, pomnożony nawet dwukrotnie, okazał się niewystarczający.

Gdy siedzieliśmy w niewielkiej kawiarence — już w trakcie wymiany zdań — w mojej wyobraźni krystalizowała się jego sylwetka. Na pozór nie wyróżnia się niczym szczególnym. Ubrany w nienagannie skrojony garnitur cywilny mógł uchodzić za przedstawiciela różnych zawodów, ale nie oficera. Nawet w klapie marynarki nie miał żadnej odznaki, umożliwiającej rozpoznanie jakichkolwiek zainteresowań. Charakteryzuje go smukła sylwetka sportowca. Jest średniego wzrostu mężczyzną o zdecydowanych ruchach i pogodnym obliczu. Wiedziałem, że przeszedł trudną szkołę, która nie tylko zahartowała go i przygotowała do służby w lotnictwie wojskowym, ale umożliwiła mu wzlot w przestworza.

Gdy mówił, miał blask słońca w oczach i zadowolenie. W jego słowach wyczuwałem entuzjazm, wynikający z zaszczytu zasiadania za sterami najnowocześniejszych maszyn myśliwskich. Świadczyły o tym zarówno wypowiedzi, młodzieńcza energia, a przede wszystkim wiedza.

Po raz pierwszy zobaczył samolot gdy miał cztery lata. Działo się to w okresie wojny, w czterdziestym pierwszym roku. Wtedy, na błękitnym niebie dostrzegł dwa strzelające do siebie samoloty. Z tej walki w pamięci zachował obraz spadającego samolotu wroga. Później, jeszcze wielokrotnie obserwował maszyny różnych typów, ale pierwsza widziana walka powietrzna oczami małego chłopca na długo przetrwała w jego wyobraźni.

Po zakończeniu drugiej wojny światowej miał okazję widzieć zarówno samoloty sportowe jak i wojskowe. Ale był to już okres, w którym ogromnym zainteresowaniem darzył modelarstwo lotnicze. Każdą wolną chwilę spędzał w modelarni w Suwałkach, aby pod okiem instruktora budować modele, które później dawały mu wiele zadowolenia. Pierwsze z nich — aczkolwiek nie należały do bardzo udanych pod względem wykonania — nawet dość dobrze latały. Ich lot uszczęśliwiał młodego konstruktora, ale i jednocześnie zachęcał na przyszłość do większej uwagi i dokładności przy budowie kolejnego modelu. Z biegiem czasu nadeszły dni najpiękniejsze. Rozpoczął udane starty w zawodach powiatowych, a następnie okręgowych. Sukcesy na tych ostatnich zaprowadziły go pod bramy Aeroklubu Białostockiego, które przekroczył nie bez emocji.

Równolegle z uczęszczaniem do Technikum Mechanicznego, chodził na wykłady teoretycznego kursu szybowcowego. Zaprzyjaźnił się z nowymi kolegami, przyjrzał się codziennej pracy klubu lotniczego oraz jego ludziom. Obserwował czynności jakie wykonują instruktorzy, mechanicy, co należy uczynić, aby zgodnie z przepisami mogły odbywać się na lotnisku starty i lądowania zarówno szybowców i samolotów. Poznał budowę silnika, płatowca, spadochronu. Wkrótce przekonał się, że chcąc być pilotem, należy dobrze się uczyć i mieć duży zasób wiedzy z matematyki i fizyki, że trzeba mieć zapał i przede wszystkim polubić lotnictwo.

Któregoś dnia 1953 roku wyjechał do Centrum Wyszkolenia Spadochronowego w Nowym Targu. Okres turnusu szkolnego wśród spadochroniarzy jak i pierwszy wykonany skok z samolotu bardzo mile wspomina. Do domu wrócił z silniejszym niż poprzednio postanowieniem zostania pilotem.

Wraz z ukończeniem Technikum Mechanicznego i przeniesieniem się na teren województwa katowickiego, zakończył edukację lotniczą w Aeroklubie Białostockim. Wkrótce zgłosił się do Aeroklubu Gliwickiego. Tam, dzięki bardzo sportowej i koleżeńskiej atmosferze, o którą dbał instruktor Zbigniew Rawicz, szybko odczuł, iż znalazł się w rodzinie lotniczej. W stosunkowo krótkim czasie zdobywa uprawnienia pilota szybowcowego i samolotowego.

Odpowiadał wymogom stawianym przez lotnictwo wojskowe. Miał ponadto ogromną przewagę nad niektórymi kandydatami do szkoły oficerskiej. Pasjonował się lotnictwem, dla lotnictwa gotów był uczynić wszystko. Po zdaniu egzaminów i przyjęciu do OSL, rozpoczynał się dla niego nowy etap życia. Lata pobytu w szkole minęły mu szybko. W 1959 roku, po promocji rozpoczął służbę wojskową, której ukoronowaniem było latanie. Przesiadał się z jednego typu samolotu na nowszy i szybszy. Przez pewien okres był instruktorem, a następnie dowódcą klucza.

W wyniku eliminacji uzyskał prawo udziału w I zawodach lotnictwa myśliwskiego Wojsk Obrony Powietrznej Kraju o tytuł Mistrza Walki. Rozegrano je w 1971 roku. Uczestnicząc w zawodach, zwalczał cele, prowadził utrudnione rozpoznanie z powietrza, musiał wykazać się bardzo dobrymi umiejętnościami nawigatora w czasie lotów na małej wysokości, a ponadto celnie strzelać i bombardować. Wtedy to, latając na samolocie MiG-21, zdobył tytuł Mistrza Walki. Wieloletni etap szkolenia bojowego zakończył się dla niego zdobyciem najwyższego tytułu, jaki może uzyskać pilot myśliwski WOPK. Stwierdzić by można, iż został asem myśliwskim czasu pokoju.

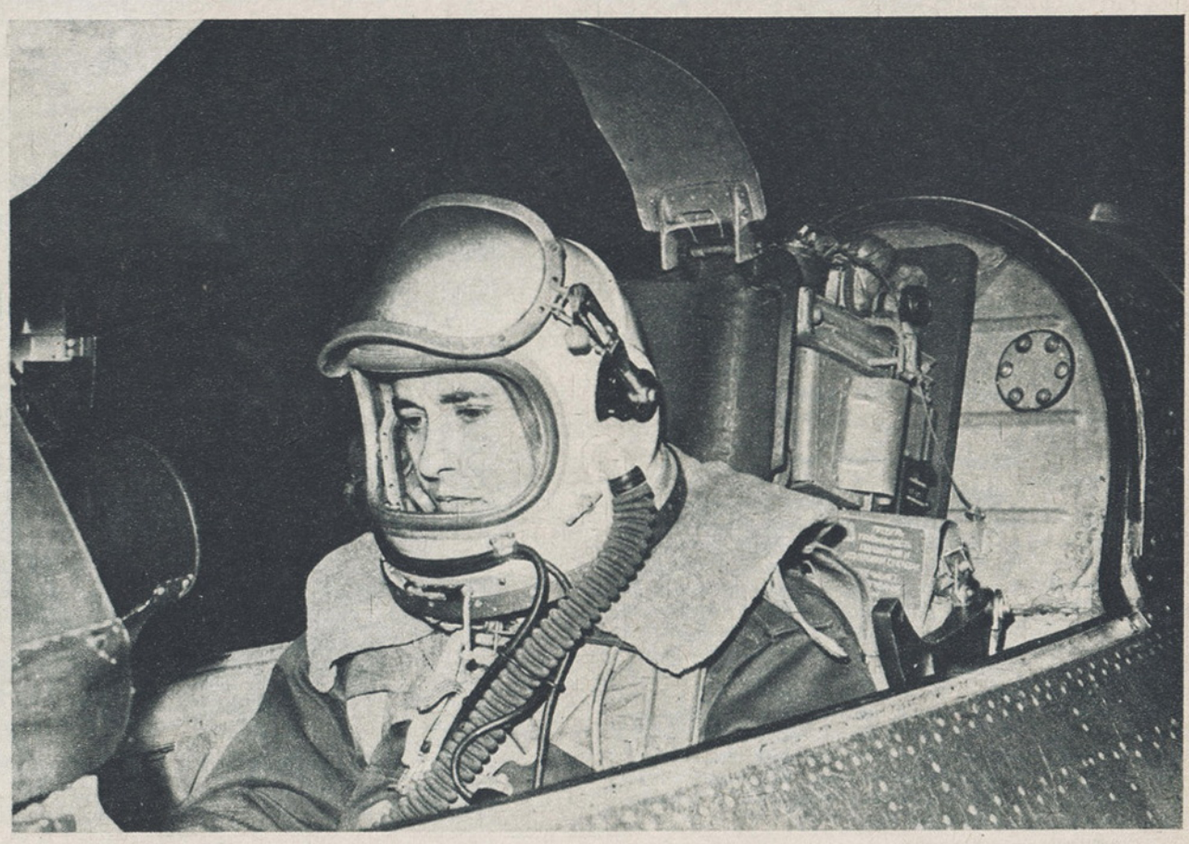
Wprowadzenie do lotnictwa wojskowego samolotów odrzutowych w sposób radykalny zmieniło stosowaną do tej pory taktykę walki powietrznej. Pojęcie walki, znanej nam głównie z literatury okresu drugiej wojny światowej, uległo przeobrażeniom. Co najmniej trzykrotnie zwiększyła się prędkość samolotu, stąd też do tej prędkości musiano przystosować prowadzenie walki powietrznej. Ze względu na dużą prędkość samolotu odrzutowego ktoś musi pomagać pilotowi, naprowadzać go na cele, wskazywać je, kierować walką. Jest nim nawigator naprowadzania, który ma do swej dyspozycji radiolokator. Zarówno pilot jak i nawigator powinni działać szybko i precyzyjnie, muszą być dobrymi taktykami, muszą być wreszcie dobrze z sobą zgrani. Załóżmy, że nawigator pomylił się. Błąd ten powoduje, iż przy prędkościach naddźwiękowych samolot wyprowadzony zostaje w odległości trzydziestu i więcej kilometrów od nieprzyjaciela. Z takiej odległości żaden z lecących samolotów ponaddźwiękowych nie zauważy jeden drugiego. Wówczas nawigator przystępuje do ponownego naprowadzania.

Mjr pil. Bogusław Wasilewski mistrzostwo osiągał poprzez systematyczne szkolenie, zgrywanie zespołu i podnoszenie wiedzy specjalistycznej. Wysoka ocena, jaką uzyskał jako pilot myśliwski WOPK sprawiła, iż skierowano go na studia do Akademii Sztabu Generalnego.

Swój bilans życiowy w minionym trzydziestoleciu zamknął pięknymi osiągnięciami szkoleniowymi w lotnictwie myśliwskim WOPK. Oprócz tytułu Mistrza Walki, ma pierwszą klasę pilota oraz blisko 1 500 godzin wylatanych na samolotach. Droga do lotnicwa, którą przed wielu laty obrał okazała się słuszna. Z decyzji swej jest zadowolony. Wiedza, która tak bardzo pasjonowała go, pozwoli mu w przyszłości nie tylko być bardzo dobrym pilotem myśliwskim, ale i dowódcą jednocześnie. Pasja bowiem, jaką darzy latanie, pozostała w nim nadal taka sama jak przed laty, kiedy stawiał pierwsze kroki w lotnictwie.

TADEUSZ MALINOWSKI

Mjr pil. BOGUSŁAW WASILEWSKI z Wojsk Obrony Powietrznej Kraju w kabinie samolotu naddźwiękowego.



Kpt. pil. MARIAN WITKOWSKI z PLL LOT. Zdjęcie: Marian Kobrzyński

KAPITAN STATKU

Tyle pochlebnych opinii o jednym człowieku dawno już nie słyszałem. W rozmowach z ludźmi, którzy dobrze znają kpt. pil. MARIANA WITKOWSKIEGO, ba, pracują z nim na co dzień, odnotować mogłem same superlatywy, wypowiadane pod jego adresem: doskonały pilot i instruktor z prawdziwego zdarzenia; bardzo dobry organizator; pełen twórczych pomysłów, nieustannie poszukujący doskonalszych sposobów szkolenia i wykonywania pracy pilota; nigdy nie poprzestający na tym, co już osiągnął; spokojny ale wymagający; sprawiedliwy i obiektywny; koleżeński i miły; niezwykle skromny; dla jego oceny nie starcza słów pozytywnych; co by się nie powiedziało o nim, to wszystko będzie za mało.

Uzbrojony w taką opinię, wypowiadaną incognito, spotykam się na rozmowę z kapitanem powietrznego transatlantyka.

— Inni mają z pewnością coś ciekawszego do opowiedzenia. A ja? Chyba nic. Moje latanie to po prostu normalna praca — mówi M. Witkowski.

Nie daję jednak za wygraną. Snując przędziwo pamięci, wracamy do faktów, ludzi i wydarzeń, które lotniczy życiorys kapitana statku powietrznego wiążą mocno z dokonaniami lotnictwa komunikacyjnego w Polsce Ludowej.

Od najmłodszych lat pociągała go wielka przygoda, którą według jego mniemania, zapewnić mogły tylko morze lub powietrze. Przypadek pomógł mu w podjęciu ostatecznej decyzji — wybrał powietrze czyli lotnictwo. Chłopak z podwarszawskiego Świdra, uczył się lotnictwa w stołecznym liceum przy ulicy Hożej i latania w szkołach szybowcowych w Mrągowie i Pińczowie.

W 1948 r. miał 22 lata, był absolwentem liceum i pilotem szybowcowym z kategorią C. Wtedy było oczywiste, że pilot służbę wojskową odbyć może tylko w lotnictwie. W wojsku ukończył więc szkołę podchorążych i szkolenie podstawowe na samolotach UT-2. Po odbyciu służby wojskowej, jako świeżo upieczony oficer rezerwy pilot, wraz z całą grupą kolegów, skorzystał z propozycji podjęcia pracy w PLL LOT.

— Przyszło nas do LOTU kilkunastu, m.in. latający do dziś, i to na Iłach-62, D. Żuchowski, M. Dauksza, M. Łysik i S. Sidorczuk. Mieliśmy mało lotniczego doświadczenia a więc i sporo obaw czy podołamy zadaniu, jakim była nauka latania na tak wielkim dla nas samolocie jak Li-2. Trafiliśmy jednak pod opiekę m.in. tak świetnych pilotów i instruktorów, jakimi byli Stanisław Płonczyński i Klemens Długaszewski. Nas, żółtodziobów nauczyli latać niezwykle szybko, dając przy tym solidne podstawy zawodu pilota. Wkrótce więc, nieprawdopodobnie dumni z siebie, lataliśmy po całym kraju jako drudzy piloci. Od tego pięknego, chociaż trudnego okresu, datuje się także wiele naszych lotniczych przyjaźni. Jako młodzi i niedoświadczeni piloci, potrzebowaliśmy koleżeńskiej pomocy i ludzkiej życzliwości. Znaleźliśmy je u starszych, doświadczonych naszych instruktorów i mistrzów. Szczególnie miło z tego okresu wspominam Klemensa Długaszewskiego i jednego z pierwszych moich kapitanów, Włodzimierza Gedymina — wspomiana M. Witkowski.

W 1952 r. grupę młodych pilotów wyznaczono na akcję opylania lasów przy pomocy Li-2. W czasie tych zabiegów latał tylko jeden pilot. Ledwo opierzonych drugich pilotów przeszkolono więc na lewy, kapitański fotel. To błyskawiczne przeszkolenie prowadził znów niezastąpiony K. Długaszewski oraz kpt. pil. Marian Grabowski, który miał już sporo doświadczenia w lotach agrolotniczych na małej wysokości. Po zakończeniu dwumiesięcznej akcji, Marian Witkowski wraz z kilkoma najzdolniejszymi kolegami nie powrócił już na drugi fotel. Po dodatkowym przeszkoleniu, został kapitanem pilotem i zaczął latać samodzielnie z pasażerami po kraju a wkrótce i za granicę. Było to nie tylko oszałamiające tempo postępów ale i życiowy sukces młodego pilota.

Lata więc na coraz to nowszych typach, już wyłącznie jako kapitan. Po Li-2 i DC-3 przyszły Il-12, Il-14, „Convair 240", turbośmigłowce „Viscount" i An-24 oraz turboodrzutowe Tu-134 i Il-62, na którym lata i szkoli obecnie. Droga od Li-2 i DC-3 do Iłów-62 jest olbrzymia w skali całego przedsiębiorstwa, więcej — całej naszej komunikacji lotniczej. Na ten wielki skok jakościowy trzeba było czekać 20 lat; było to również 20 pracowitych lat w służbie polskiej komunikacji lotniczej kpt. pil. Mariana Witkowskiego.

Znaczącym krokiem w jego karierze było przeszkolenie w Wielkiej Brytanii na „Viscountach", które były pierwszymi w PLL LOT samolotami o napędzie turbośmigłowym. Wiązało się z tym wiele nowego w technice latania. Drugim wielkim skokiem polskiej komunikacji, a tym samym M. Witkowskiego, było wprowadzenie do eksploatacji radzieckich samolotów turboodrzutowych Tu-134.

— Na tych samolotach spotkaliśmy się z jeszcze większą niż na samolotach turbośmigłowych wysokością i prędkością lotu, z jeszcze większymi opóźnieniami reakcji silników. Nie było łatwo. Mieliśmy jednak już doświadczenie z pierwszego „skoku". Dobrze też zdał egzamin system szkolenia radzieckich instruktorów i ich serdeczna pomoc — mówi kapitan.

Czas leci szybko ale i doświadczenie procentuje. Kpt. pil. M. Witkowski należy dziś do najlepszych pilotów PLL LOT, cieszących się na świecie doskonałą opinią. Jest godnym kontynuatorem swoich mistrzów, z których wielu jest już na zasłużonej emeryturze. Jako posiadający również uprawnienia instruktorskie — na wszystkich typach, na których latał począwszy od Ila-12 do Ila-62 — wiele czasu poświęca szkoleniu narybku.

Z początkiem lat siedemdziesiątych LOT staje przed szansą olbrzymiego i wymarzonego skoku przez Atlantyk. W tym celu kraj nasz zakupuje w Związku Radzieckim wielkie samoloty dalekiego zasięgu Il-62. Kpt. Witkowski jest w pierwszej grupie pilotów, wyznaczonych do przeszkolenia na tym powietrznym kolosie. Po trzech latach pilotowania Tu-134, w 1972 r. zasiada za sterami jeszcze potężniejszego pasażerskiego odrzutowca. Przechodzi szkolenie teoretyczne i praktyczne w ZSRR, lata pod nadzorem radzieckich instruktorów, którzy także dzielą się z polskimi kolegami swym doświadczeniem w lotach transatlantyckich. Wreszcie opanowuje w pełni pilotowanie i tej olbrzymiej maszyny. W sierpniu 1972 r., po raz pierwszy prowadzi samodzielnie Ila-62 SP-LAA „Mikołaj Kopernik" do Toronto, z międzylądowaniem w Gander. Potem przyszły czarterowe i regularne loty do Nowego Jorku, Chicago i innych portów lotniczych świata. W kwietniu 1973 r. dowodził Ilem-62, który wiózł na Kubę oficjalną delegację naszego kraju, z przewodniczącym Rady Państwa prof. Henrykiem Jabłońskim.

Łatwo mówić o pilotowaniu tak wielkiego i nowoczesnego samolotu jak Il-62. Tymczasem każdy lot jest złożonym procesem, w którym idealnie współgrać muszą umiejętności wielu wysoko kwalifikowanych ludzi z nowoczesnymi urządzeniami. Do kapitana statku powietrznego należy jednak ostatnie słowo, on decyduje ale i odpowiada za lot, za bezpieczeństwo pasażerów.

Każdy lot transatlantycki programowany jest przy pomocy maszyn matematycznych. Zadaniem załogi jest skrupulatne utrzymanie określonych w planie lotu warunków i nieustanna kontrola rozlicznych wskazań przyrządów pokładowych. I wreszcie bezpieczne lądowanie, wymagające olbrzymiego skupienia, trudne zwłaszcza w portach o tak wielkim ruchu, jak w Chicago czy Nowym Jorku. Wiele trzeba wiedzy i umiejętności by podołać tym zadaniom. Dla kpt. Witkowskiego jest to chleb powszedni.

Szkolenie innych pilotów jest również ogromną pracą, niezwykle odpowiedzialną ale i ambitną pasją kpt. pil. instr. M. Witkowskiego. Przez blisko 20 lat instruktorki, która była działalnością społeczną, wyszkolił wielu pilotów. Nie liczył czasu, pracował bezinteresownie. Największą, moralną wartością tej pracy były dla niego postępy podopiecznych. Praca ta dała mu również wiele zadowolenia i satysfakcji. W LOCIE co drugi pilot może mówić, że uczył się u kpt. Witkowskiego. Działalność szkoleniową opiera na budowie autorytetu instruktora, na który składają się m.in. takie elementy jak wysokie kwalifikacje zawodowe, samokontrola, świadomość własnej wartości i jednocześnie koleżeńskość, umiejętność pracy z ludźmi, chęć pomocy, spokój, skromność. Instruktor według niego powinien być wzorem budzącym pełne zaufanie szkolonych. O tym, że instruktorami w powietrzu mogą być tylko najlepsi z najlepszych, z dodatkowymi predyspozycjami dydaktycznymi, nie trzeba chyba nikogo przekonywać. Olbrzymim jego osiągnięciem było zorganizowanie i przeprowadzenie na początku br., po raz pierwszy w Polsce, samodzielnego szkolenia młodych pilotów PLL LOT na samolocie Il-62 (o czym pisaliśmy obszernie w „Skrzydlatej").

Jako kierownik oddziału załóg latających na samolotach Il-62, rozumie kompleksowo swoje obowiązki. Całą swoją wiedzę i wszystkie umiejętności oddaje w pełni lotnictwu i jego ludziom.

Zdaję sobie sprawę, że w jednym artykule trudno opisać w pełni bogatą sylwetkę tego doskonałego kapitana statku powietrznego i „profesora latania", jak go nazywają koledzy, który w czasie blisko 25-letniej pracy w PLL LOT spędził za sterami ponad 14 tysięcy godzin i przeleciał 6 milionów kilometrów, a za zasługi dla lotnictwa został odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

I chociaż lotnictwo jest jego domeną, dał się też poznać dobrze na polu działalności partyjnej i społecznej. To właśnie on reprezentował PLL LOT na tegorocznym spotkaniu z Edwardem Gierkiem, z okazji Dnia Transportowca i Drogowca.

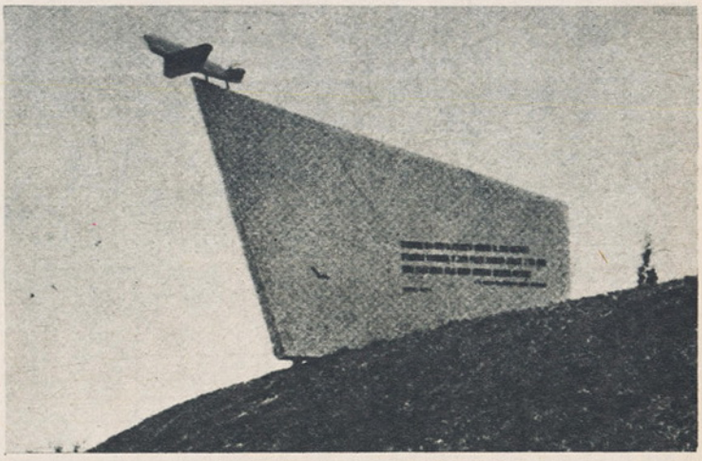
A przecież zostaje jeszcze życie rodzinne, dwoje dorosłych już prawie dzieci, i żona, bez której starań o dom, trudno byłoby mu poświęcić tak wiele czasu... lotnictwu.

— Jestem zadowolony z życia. Gdybym miał wybierać po raz drugi, poszedłbym tą samą drogą. Odczuwam zadowolenie z pracy. Mam dużą satysfakcję jeśli wyczuwam, że inni są zadowoleni z tego co robię. Staram się zawsze wykonywać swoją pracę i obowiązki jak najlepiej — kończy kpt. pil. instr. Marian Witkowski.

HENRYK KUCHARSKI

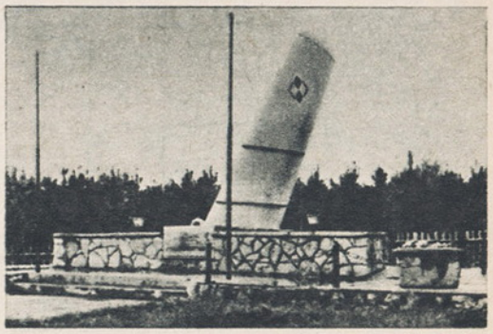
SYLWETKI 30-LECIA

1



2

3



4

NA SZLAKU BOJOWYM LUDOWEGO LOTNICTWA

1. Warszawa była zawsze dla polskich lotników symbolem odwagi, nieugiętości i poświęcenia. Dali temu wyraz nazywając pierwszą jednostkę bojową ludowego lotnictwa imieniem – „Warszawa". Pomnik Lotnika, który stanął we wrześniu 1967 r. na rondzie przy skrzyżowaniu Alei Żwirki i Wigury i Wawelskiej nie jest nowy. Stanowi on wierną rekonstrukcję tego samego pomnika, który wzniesiony został w listopadzie 1932 r. na placu Unii Lubelskiej. Twórcą tej rzeźby był prof. Edward Wittig. Pomnik Lotnika stanowi też wyraz pamięci dla kilkumiesięcznych bojów stoczonych przez polskich lotników o wyzwolenie stolicy w drugiej połowie 1944 i na początku 1945 r.

2. W dniach 16–17 sierpnia 1944 r. 1 PLM „Warszawa" i 2 PNB „Kraków", utworzone na gościnnej ziemi radzieckiej, po raz pierwszy lądowały w Polsce na lotnisku Dęblin koło Lublina. We wrześniu 1965 r. w miejscowości Dęblin odsłonięto pomnik, na którym widnieje napis: „W sierpniu 1944 r. na pierwszym lotnisku na ziemi ojczystej wylądowały sformowane w ZSRR polskie jednostki lotnicze. Z tej ziemi wiódł pełen chwały szlak bojowy ludowego Lotnictwa Polskiego".

3. Ze składek żołnierzy Wojsk Lotniczych w Dęblinie pod Lublinem zbudowano szkołę Tysiąclecia. Oto tablica na szkole Tysiąclecia w Dęblinie.

4. 19 sierpnia 1944 r. 1 PLM „Warszawa" wraz z 3 PLSz przeleciały na lotnisko frontowe w Zadybiu Starym, 6 km na południowy wschód od Żelechowa. 14 września 1964 r. w Zadybiu Starym, skąd wystartowali polscy lotnicy do pierwszego lotu bojowego, odsłonięto obelisk w kształcie skrzydła samolotu z biało-czerwoną szachownicą. Miejscowa szkoła otrzymała tego dnia imię 1 PLM „Warszawa".

5. 23 sierpnia 1944 r. lotnicy 1 PLM „Warszawa" dokonali w rejonie Warki pierwszego lotu bojowego. Lot ten przeszedł do historii ludowego Lotnictwa Polskiego jako dzień jego święta. W 15 rocznicę pierwszego lotu bojowego ludowego Lotnictwa Polskiego – 24 sierpnia 1959 r. odsłonięto tablicę pamiątkową, wmurowaną w budynek ratusza w Warce. Tablica przypomina jeden z najważniejszych etapów w historii naszych ludowych skrzydeł.

6. Pomnik w Pile poświęcony pamięci żołnierzy poległych w lutym 1945 r. w walkach o to miasto oraz lotnikowi kpt. Matwiejewowi. W okresie od 9 do 14 lutego 3 PLSz i 1 PLM „Warszawa" wykonały dziesiątki lotów bojowych na ponad 20-tysięczne zgrupowanie wojsk hitlerowskich w Pile. 14 lutego nad Pilą został zestrzelony samolot szefa strzelania powietrznego 1 pułku „Warszawa" kpt. Olega Matwiejewa, który poległ podczas wykonywania zadania.

7. Nie opodal Połczyna-Zdroju na wyniosłym pagórku odsłonięto 30 czerwca 1970 r. kamień pamiątkowy z tablicą o następującej treści: „W tym miejscu w dniu 16. III. 1945 r. ppłk pil. Jan Taldykin, dowódca 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa", zginął śmiercią lotnika, niosąc wyzwolenie ziemi, której przywróconą polskość krzewić będziemy wiecznie. Społeczeństwo Połczyna-Zdroju".

8. Dla upamiętnienia walk 1 Armii WP o Kołobrzeg, a w szczególności zaślubin żołnierza z morzem, w XX rocznicę ludowego WP wzniesiono pomnik na kołobrzeskiej plaży, w miejscu gdzie dokonano historycznego aktu zaślubin. W walkach o Kołobrzeg wyróżnili się również lotnicy 4 mieszanej dywizji lotniczej. Wśród wyszczególnionych pod pomnikiem jednostek 1 Armii WP, które brały udział w bitwie kołobrzeskiej, widnieje też napis 4 dywizji lotniczej.

(Cz. K.)

6

5

7

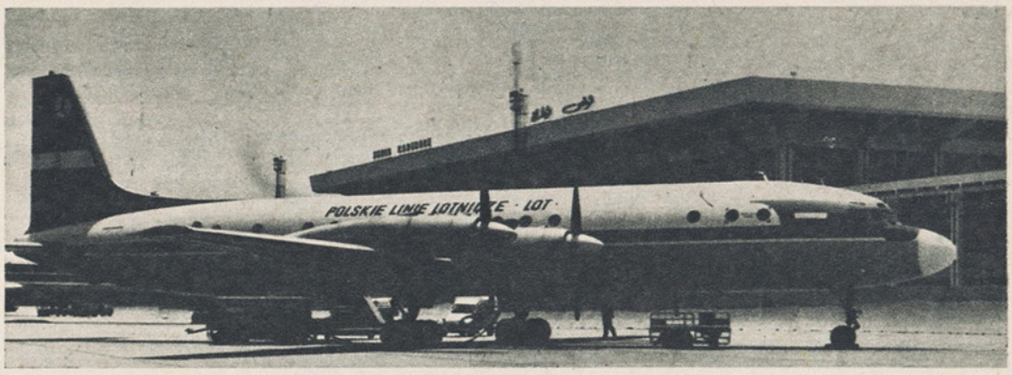
8

KONKURS

LOT-em bliżej

1

2



3

4

Zdjęcia:
MARIAN
KOBRZYŃSKI

5

6

Z okazji Święta Lotnictwa, Polskie Linie Lotnicze LOT oraz redakcja „Skrzydlatej Polski" ogłaszają konkurs dla Czytelników. Wśród tych, którzy odpowiedzą bezbłędnie na konkursowe pytania, zostaną rozlosowane następujące nagrody, ufundowane przez PLL LOT i naszą redakcję:

- **PRZELOT NA DOWOLNEJ LINII LOTU DO KRAJÓW SOCJALISTYCZNYCH**
- **PRZELOT TAM I Z POWROTEM NA DOWOLNEJ LINII KRAJOWEJ LOTU**
- **PODRÓŻNA TOBRA LOTNICZA**
- **ZEGAREK NA RĘKĘ**
- **BUDZIK**

Dla ułatwienia Czytelnikom dobrania właściwych odpowiedzi, publikujemy 6 zdjęć, związanych tematycznie z pytaniami konkursowymi. A oto pytania:

1. 5 czerwca 1974 r. Polskie Linie Lotnicze LOT uruchomiły linię do jednego z ważniejszych portów Afryki Północnej.

Jak się ten port nazywa?

2. Kiedy i do jakiego portu samolot LOTU Il-18 zainaugurował linię, której długość wynosi 2 700 km.

Podać datę inauguracji i nazwę portu?

3. W marcu tego roku, w jednym z portów norweskich wylądował czarterowy samolot LOTU, aby zabrać stamtąd narciarskich mistrzów, udających się na zawody o Puchar Świata do Zakopanego.

Podać nazwę tego portu?

4. Jest najmniejszy z eksploatowanych obecnie przez LOT samolotów pasażerskich. Zabiera na pokład 52 pasażerów. Jego prędkość podróżna wynosi ok. 450 km/h.

Jak się nazywa ten samolot?

5. W latach 1945–1967 popularne samoloty tego typu obsługiwały linie LOTU.

Jaki to typ samolotu i jak się nazywa jego konstruktor?

6. W roku 1973 Polskie Linie Lotnicze LOT uruchomiły linię atlantycką Warszawa – Nowy Jork – Warszawa.

Podać dokładną datę otwarcia linii oraz typ samolotów, kursujących na tym szlaku?

Rozwiązania konkursu prosimy nadsyłać w terminie do **1 września br.** pod adresem redakcji: **ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach.**

Z LOTU po świecie

■ **Międzynarodowa Federacja Lotnicza (FAI)** zarejestrowała już oficjalnie 1 410 złotych odznak szybowcowych z trzema diamentami. Najwięcej takich odznak zdobyli piloci RFN, którzy mają ich już ponad 305, w tym kilka zdobytych w bieżącym sezonie.

■ **Szybowcowymi** mistrzami Szwajcarii na rok 1974 zostali: Herbert Frehner w klasie otwartej i Hans Hedinger w klasie standard.

■ **Na starcie** IV Montgolfiady, rozegranej w Münster, stanęło 17 balonów na ogrzewane powietrze z 12 krajów. Dwa pierwsze miejsca zajęły balony angielskie. Pilotem zwycięskiej załogi był Mike Adams, a drugiej — Don Cameron.

■ **Radziecka** centrala handlowa AVIAEXPORT wystawiła w Hiszpanii, na lotnisku Madryt-Barajas, samolot Jak-40 i śmigłowiec Mi-8.

■ **W czerwcu br.** wykonano pierwsze loty na nowym, jednomiejscowym szybowcu francuskim Carmen JP-15/36. Przewidywana doskonałość — 36 przy prędkości 80 km/h. Do produkcji seryjnej ma wejść w 1975 r.

■ **W Stanach Zjednoczonych** uchwalono ustawę, przewidującą stosowanie kary śmierci dla porywaczy samolotów, jeśli uprowadzenia kończą się śmiercią pasażerów.

■ **Wiele** szczęścia miał znany szwajcarski szybownik, dr Hans Nietlispach podczas wypadku w Alpach. Walącą się na ziemię „Libellę Standard" wyhamowały przewody linii elektrycznej, dzięki czemu pilot wyszedł z wypadku bez szwanku.

■ **W USA** przeprowadza się próby z zastosowaniem silników turbośmigłowych do wypróbowanego samolotu DC-3. „Nowa Dakota", nazwana Super Turbo Three, napędzana jest dwoma silnikami turbośmigłowymi Rolls Royce Dart RDa-6. Po zastosowaniu wielu innych modyfikacji w stosunku do pierwowzoru, samolot ma mieć udźwig 3 400 kg, maksymalną masę w locie 16,1 tony i zasięg 1 850 km przy prędkości 400 km/h. „Nowa Dakota" ma służyć przede wszystkim w lotach wewnętrznych na Alasce.

■ **Najdłuższym** przelotem docelowo-powrotnym wykonanym w Europie pochwalić się może Jochen von Kalckreuth. 27 maja br., lecąc nad Alpami z Austrii do Szwajcarii i z powrotem, pokonał na szybowcu Kestrel-17 trasę 880 km (z prędkością 95 km/h). Jest to nowy rekord RFN. Rekord świata, ustanowiony w 1973 r., należy do Amerykanina W. C. Holbrooka i wynosi 1 260,44 km. **(h)**

■ **Według wstępnych danych ICAO**, w roku ubiegłym zdarzyły się na świecie, w regularnych przewozach lotniczych, 33 wypadki śmiertelne, powodujące 922 ofiary w ludziach. W porównaniu z rokiem 1972, który w okresie ostatnich lat należał do najmniej szczęśliwych (42 wypadki i 1 402 ofiary), zarówno wskaźnik liczby śmiertelnych ofiar na 100 mln pkm — 0,15, jak i liczby wypadków na 100 mln km lotów — 0,40, uległy znacznej poprawie i były najniższe z dotychczasowych. Podkreśla się stosunkowo dużą ilość pasażerów ocalałych w katastrofach 1973 roku (na 1 472 uczestniczących w wypadkach — 550 osób).

■ **Według British Airways**, „Concorde" będzie rentowny przy 56 pasażerach, płacących za przelot ok. 20% więcej niż według obecnej taryfy I klasy.

■ **Ostatnie loty pokazowe** aerobusu A-300B potwierdziły przewidywane zalety tego samolotu. A-300 osiąga w szczególności bardzo niskie zużycie paliwa na pasażeromiejsce (o 35% mniejsze niż popularny samolot drugiej generacji B-727-200) oraz niski poziom hałasu (przy starcie ok. 87 dB, gdy B-727 101, a B-707 — 115 dB).

■ **Obradująca w Fort Lauderdale** konferencja taryfowa IATA uzgodniła 5% podwyżkę taryf od 1 sierpnia br. na liniach między Stanami Zjednoczonymi a Europą, Środkowym Wschodem i Afryką Północną. Przy uwzględnieniu poprzednich dwóch podwyżek, międzynarodowe taryfy lotnicze na tych liniach wzrosły, w porównaniu z końcem roku ubiegłego, o 25%.

■ **8 krajów zachodnioeuropejskich** postanowiło podnieść wysokość odszkodowania w razie śmiertelnego wypadku w katastrofie lotniczej z 20 do 50 tys. dolarów. Analogiczną podwyżkę projektuje Japonia.

■ **Rumuński TAROM** przewiózł w roku ubiegłym w lotach międzynarodowych 635,6 tys. pasażerów i 10,4 tys. ton towaru, wykonując 126,4 mln tkm pracy przewozowej — o 3,7% więcej niż w roku 1972.

■ **Bułgarski BAŁKAN** wykonał w roku 1973 w lotach międzynarodowych 116,4 mln tkm — o 5,8% więcej niż w roku poprzedzającym – przewożąc 677,7 tys. pasażerów i 18,6 tys. ton towaru.

■ **Pierwsze miejsce** wśród zachodnioeuropejskich portów lotniczych zajmuje Londyn-Heathrow, który obsłużył w roku ubiegłym 268,2 tys. samolotów i 20,3 mln pasażerów, drugie — Paryż-Orly — 203,3 tys. samolotów i 13,9 mln pasażerów, trzecie — Frankfurt, odpowiednio 188,7 i 10,6. Następne miejsca zajmują: Kopenhaga (168,9 i 7,6), Madryt (107,7 i 7,4), Amsterdam (127,5 i 7,2), Palma (80,1 i 7,1), Zurych (151,7 tys. samolotów i 5,9 mln pasażerów).

■ **Największym portem** lotniczym świata jest chicagowski O'Hare, który w roku 1973 obsłużył 690 tys. samolotów i 35,5 mln pasażerów. Drugie miejsce zajmuje port w Los Angeles — 378 tys. samolotów i 23,5 mln pasażerów, a trzecie — nowojorski J.F. Kennedy — 331,5 tys. samolotów i 21,4 mln pasażerów.

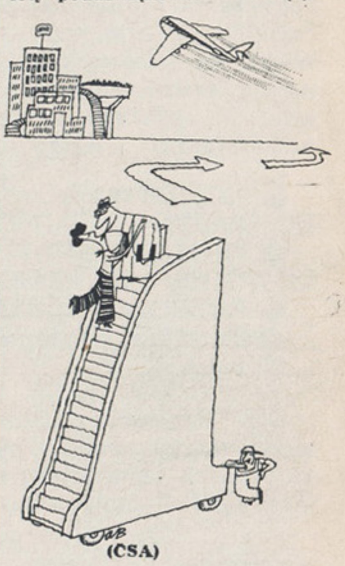
■ **Znajdujące się** na terenie Stanów Zjednoczonych 386 ośrodków kontroli ruchu lotniczego obsłużyło w roku ubiegłym 56,5 mln lotów. Najwięcej — wieża kontrolna na lotnisku w Chicago — 695 tys. Przez 27 centrów kontroli ruchu na drogach lotniczych USA przeszło 23,3 mln samolotów. Dla porównania: w tym samym czasie 3 ośrodki francuskie obsłużyły 1,4 mln samolotów.

■ **Obok cen paliwa,** w ostatnim czasie bardzo szybko wzrastają opłaty portowe i nawigacyjne. Według obliczeń IATA, wydatki towarzystw lotniczych związane z obsługą lotniskową i nawigacyjną samolotów komunikacyjnych wzrosną w roku 1976, w porównaniu z rokiem 1973, o ok. 50% (z 650 mln do ok. 1 mld).

■ **Aerobus A-300** wykonał już ponad tysiąc lotów. W czerwcu br. w locie regularnym na linii „Air France" Paryż — Bejrut (3 400 km) przewiózł 188 pasażerów i 3 tony poczty, udowadniając, że jest zdolny do pokonywania z 200 pasażerami odległości znacznie przekraczające 3 tys. km.

■ **Po serii lotów** do Ameryki Południowej, „Concorde" wykonał szereg następnych rejsów pokazowych, m. in. do Bostonu i Teheranu. Lot do Stanów Zjednoczonych odbywał się z przeszkodami, wywołanymi zastrzeżeniami Federalnej Agencji Ochrony Środowiska. Dokonane przez tę Agencję pomiary natężenia hałasu wypadły dla francusko-brytyjskiego samolotu naddźwiękowego bardzo pomyślnie. Przy zastosowaniu procedury antyhałasowej, „Concorde" wykazał przy starcie 103 dB, gdy zezwolenie na przylot do USA przewidywało jako górną granicę 112 decybeli. Lot do Teheranu odbywał się ze średnią prędkością 1770 km/h. Uczestniczył w nim, powracający z podróży po Francji szach Iranu, Reza Pahlavi.

■ **Podczas pobytu „Concorde"** w Stanach Zjednoczonych doszło do konfrontacji między samolotem nad- i poddźwiękowym na trasie Paryż — Boston. O jednakowym czasie wystartowały z Paryża Boeing-747, a z Bostonu „Concorde". Zanim „jumbo" zdołał dolecieć do Bostonu, „Concorde" zdążył wylądować w Paryżu i po prawie godzinnym postoju wrócić do Bostonu na 11 minut przed wylądowaniem B-747. Odległość 11 tys. km „Concorde" przebył w czasie 6 godz. 17 min., udowadniając, że jest w stanie odbywać dalekie podróże w czasie ponad dwa razy krótszym, niż najbardziej nowoczesne samoloty poddźwiękowe. **(o)**



(CSA)

KLUB AMATORÓW KONSTRUKTORÓW KAK

REKORDOWA LOTNIA

Jerzy Wawrykiewicz z Bochni pisze nam o lotni, na której Jan Mirański z Kęt wykonał niedawno rekordowy lot w czasie 8 min, zwracając uwagę na niezwykle małą masę własną rekordowej lotni — zaledwie 7,5 kg. Powierzchnia płata wynosi 22,5 m², a doskonałość — 8 (!). Konstruktor lata na zboczach w Międzybrodziu Żywieckim.

LOTNIA

Cezary Roman Furga ze Zgorzelca pisze o budowie lotni prowadzonej wspólnie z Markiem Pikorem. Otóż zaczęli oni od prób z modelami. W lutym br. rozpoczęli budowę lotni w pracowni szkolnej dzięki życzliwej pomocy nauczyciela p. Józefa Kulki. Powłokę lotni z ortalionu uszyła mama Marka — p. Wanda Pikor, która jest krawcową. W marcu br. rozpoczęto próby w locie. Ale okazało się, że szkielet lotni jest za mało sztywny. Obecnie zmieniają konstrukcję szkieletu.

A oto wymiary lotni: rozpiętość — 5,5 m, długość — 4,0 m, pow. nośna — ok. 13 m², wydłużenie — 2,5, kąt rozwarcia — 90°.

LOTNIE

Maciej Wilamowski — Warszawa, Mirosław Kadzik i Grzegorz Usarek — Gdynia. Opis budowy lotni zamieściliśmy w „SP" nr 22/1974.

PRZEPISY

Antoni Kondratiuk i Zbigniew Białas — Gliwice. O przepisach prawno-technicznych związanych z budową i użytkowaniem amatorskich konstrukcji lotniczych już pisaliśmy w „SP". Ale powrócimy niebawem do tych spraw. Licencja pilota jest konieczna. Najczęściej przebudowuje się silniki samochodowe (artykuł o tym jest w przygotowaniu).

ŚMIGŁO

Stanisław Miziak — Inowłódź. O projektowaniu i wykonaniu śmigła napiszemy niebawem w „SP". Natomiast nie przewidujemy zamieszczenia rysunków wykonawczych i opisu budowy samolotu amatorskiego. Radzimy najpierw zainteresować się lotniami.

NOWI CZŁONKOWIE KAK

PIKOR MAREK, 59-900 Zgorzelec, ul. Warszawska 3/8. Uczeń. Interesuje się lotniami.

FURGA ROMAN CEZARY, 59-900 Zgorzelec, ul. Bohaterów Getta 16/2. Uczeń. Interesuje się lotniami.

RYFCZYŃSKI TADEUSZ, Stara Wieś, 05-622 Belsk, pow. Grójec. Uczeń Technikum Budowlanego. 17 lat.

MAJSTEREK TOMASZ, 08-460 Sobolew, ul. Manysza 21, pow. Garwolin. Uczeń Technikum Budowlanego. 17 lat.

GRUPA KONSTRUKTORÓW Z WĘGIER

VARGA KÁROLY — 6600 Szentes, Szabadsag Tér „A" 1/4. Inżynier mechanik, 35 lat.

SZABO R. LÁSZLO — monter samochodowy.

TÖRÖK SÁNDOR — monter samochodowy.

HARI LÁSZLO — tokarz (adres ten sam dla całej grupy).

GRUPA KONSTRUKTORÓW Z NRD

STELZER WITOLD — 74 Altenburg, Friedrich Liststr. 2. Inżynier, 36 lat.

BORMANN JOACHIM — 7022 Leipzig, Daumierstr. 18. Inżynier, 33 lata.

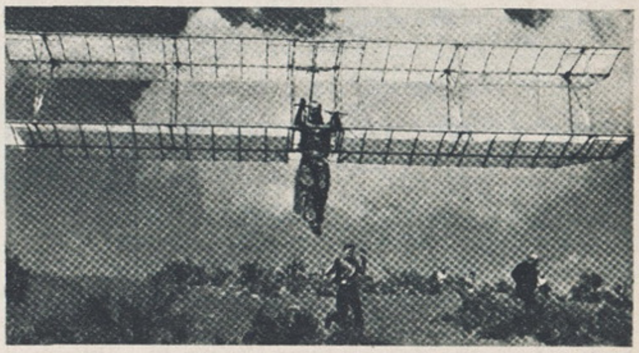
KONSTRUKTOR Z CZECHOSŁOWACJI

VOJTEK BOHUMIR — 68601 Uherské Hradiste, Safarikova 723. Inżynier lotniczy.

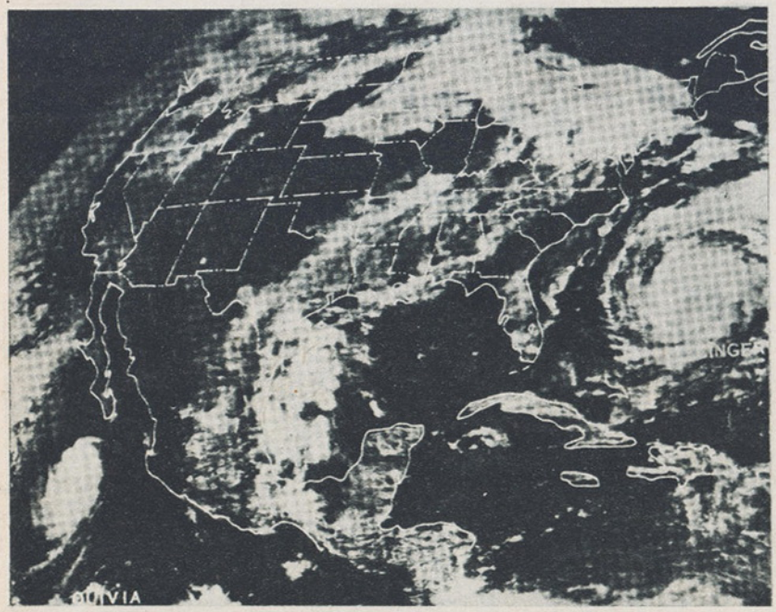
LOTNIA STEROWANA – DWUPŁAT

Lotnia — dwupłat z lotkami (obsługiwanymi krótkim drążkiem prawą ręką) i sterem kierunku (obsługiwanym małym orczykiem lewą ręką) konstrukcji Amerykanina, inż. **Volmera Jensena**. Próby wykazały, że lotnia sterowana jest bezpieczniejsza i łatwiejsza w pilotażu od tzw. balansjera — lotni sterowanej tylko ruchami ciała pilota.

Zdjęcia: „Soaring"



RAKIETĄ PO ŚWIECIE

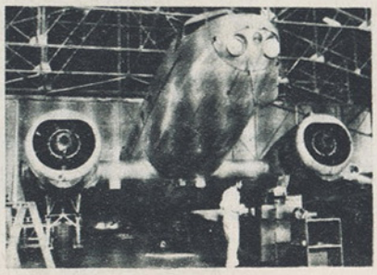


Z LOTU PTAKA (KOSMICZNEGO)

Takie zdjęcie lotnicze Stanów Zjednoczonych przekazał na Ziemię sztuczny satelita ATS-III. Na obu wybrzeżach można dostrzec huragany — o nazwie Ginger i Olivia.

LATAJĄCY STARUSZEK

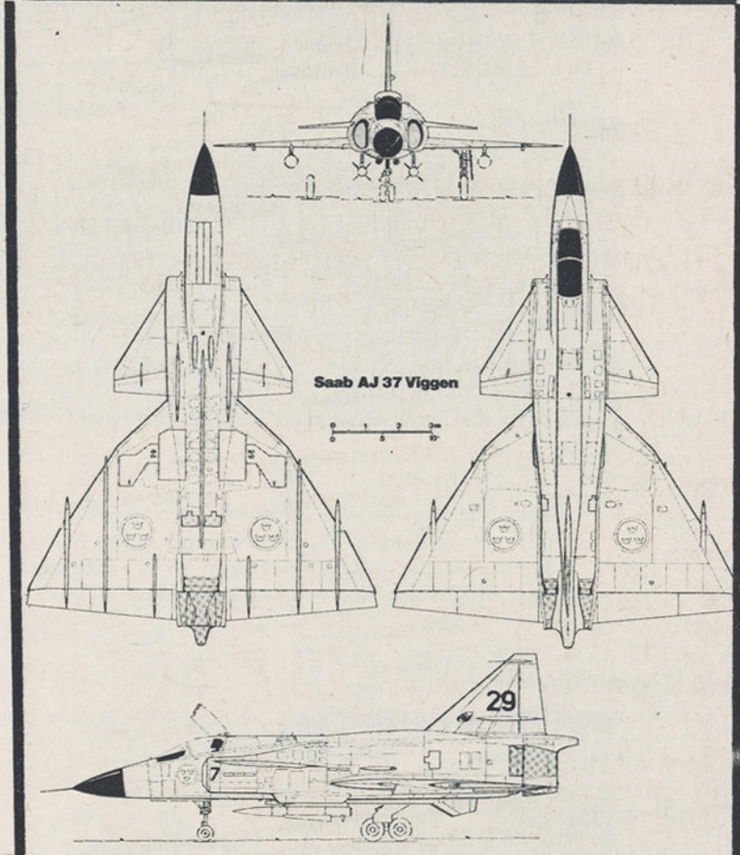
Na festiwalu lotniczym w Reims we Francji największą sensacją był lot autentycznego samolotu typu Bleriot z okresu rozwoju lotnictwa.



OSTATNI MOHIKANIN

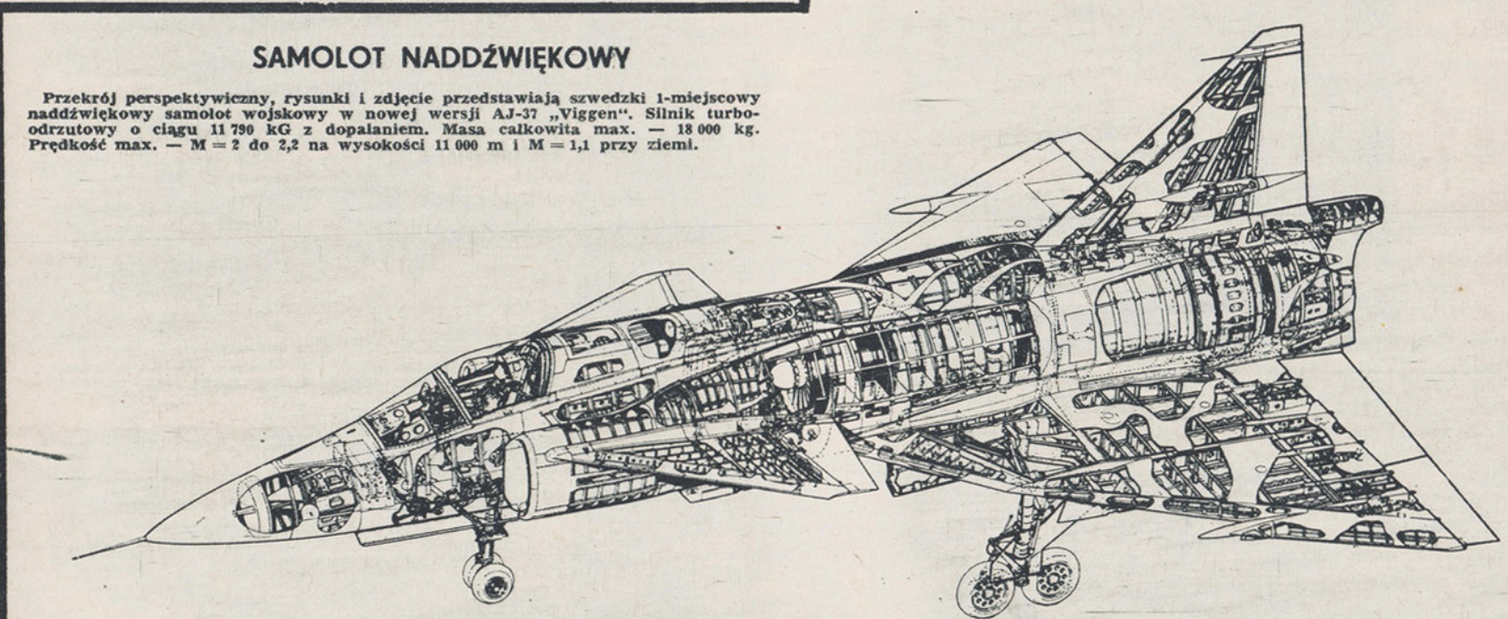
Przez wiele lat na pastwisku pod Sydney w Australii stał opuszczony samolot pasażerski Douglas DC-2, zanim nie odnalazł go przypadkowo kapitan współczesnego samolotu komunikacyjnego. Po remoncie, samolot DC-2 zaczął latać na pokazach, a następnie znalazł się w muzeum lotnictwa w USA. Łącznie wykonano tylko 220 samolotów DC-2. Omawiany samolot ma numer fabryczny 1 376 i 9 000 h lotu. Był wykonany w 1935 r. i latał w Indiach Holenderskich. Gdy w latach II wojny światowej Japończycy zajęli Batavię, samolot znalazł się w Australii, gdzie latał do lat 50-tych. Dodajmy, że przedwojenny polski LOT miał również samoloty DC-2.

Zdjęcia i rysunki: L. Zielaskowski, „Air-Cosmos", „Der Flieger", „Aerokurier", „Flug Revue".



SAMOLOT NADDŹWIĘKOWY

Przekrój perspektywiczny, rysunki i zdjęcie przedstawiają szwedzki 1-miejscowy naddźwiękowy samolot wojskowy w nowej wersji AJ-37 „Viggen". Silnik turboodrzutowy o ciągu 11 790 kG z dopalaniem. Masa całkowita max. — 18 000 kg. Prędkość max. — M = 2 do 2,2 na wysokości 11 000 m i M = 1,1 przy ziemi.

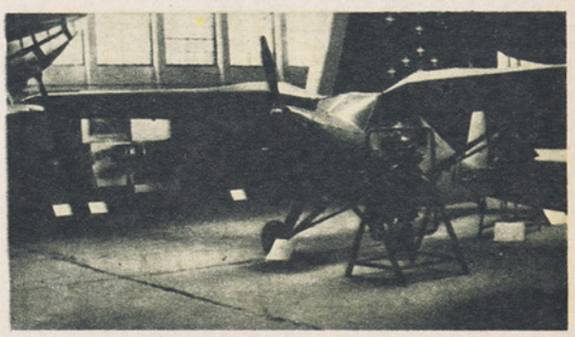


Przewodnik po MUZEUM LOTNICTWA W KRAKOWIE (5)

Międzywojenny samolot szkolno-akrobacyjny PWS-26, jedna z czterech zachowanych maszyn polskich tego okresu.

Zamieszczamy kolejny odcinek „Przewodnika po Muzeum Lotnictwa w Krakowie", opracowanego przez MARIANA KRZYŻANA. Tym razem prezentujemy eksponaty na zdjęciach, które uzupełniają materiały tekstowe, zestawienia i rysunki.

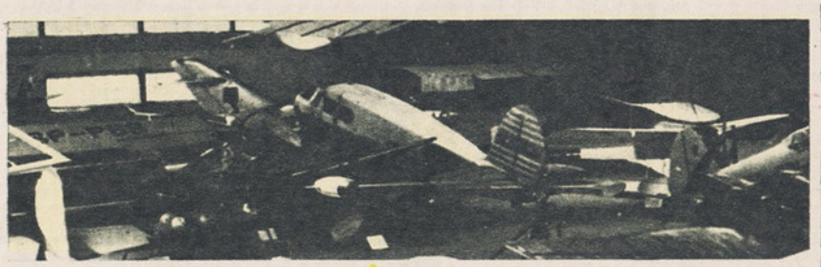
(Red.)

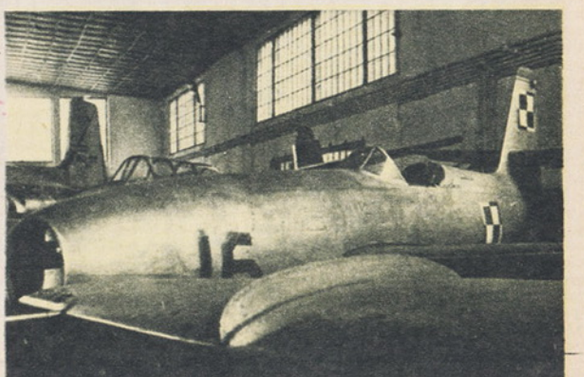


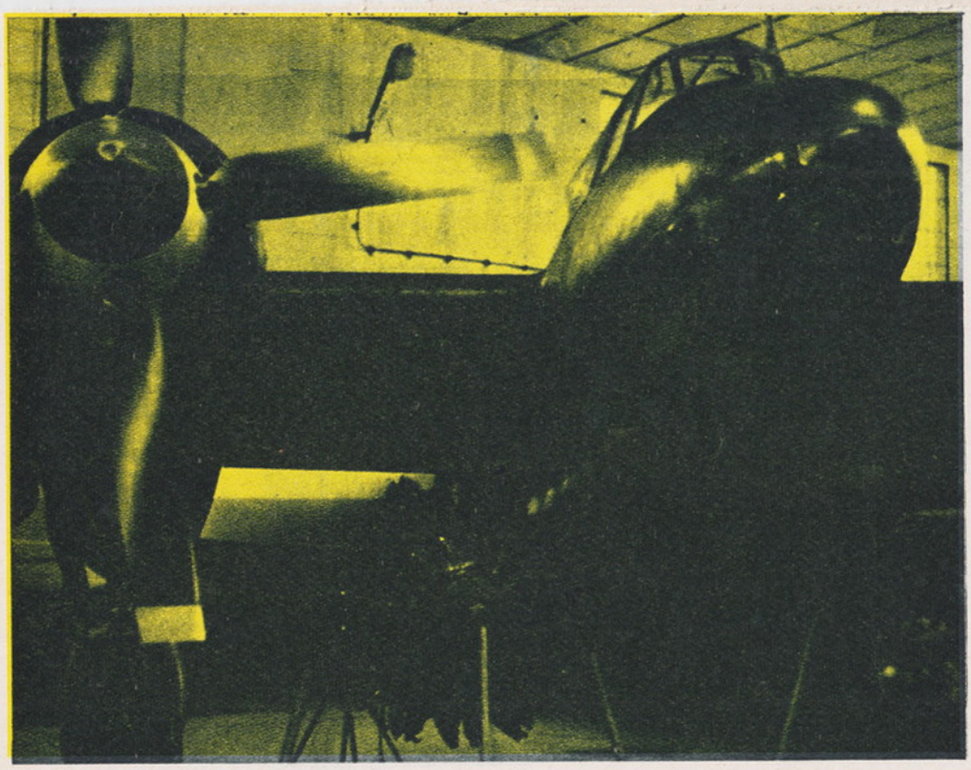
Samolot turystyczny RWD-13, po przetrwaniu wojny w Rumunii, przez wiele lat służył naszemu powojennemu lotnictwu. W końcu znalazł się w muzeum.

Powyżej: Pierwszy powojenny samolot turystyczny, budowany seryjnie w LWD — „Szpak 4T". Na drugim planie samolot Jak-18. Poniżej: Tłoczno jest w hangarze muzeum. Nad eksponowanymi samolotami jedyny zawieszony pod stropem eksponat — skrzydło Lilienthala.

Powyżej: Samolot „Junak-2". Poniżej: Pierwszy samolot myśliwski z napędem odrzutowym — Jak-23 ludowego Lotnictwa Polskiego.





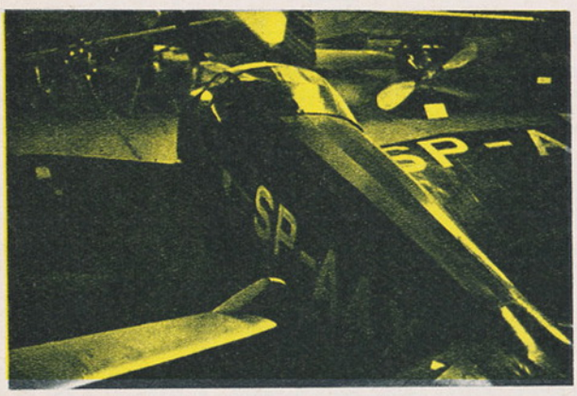


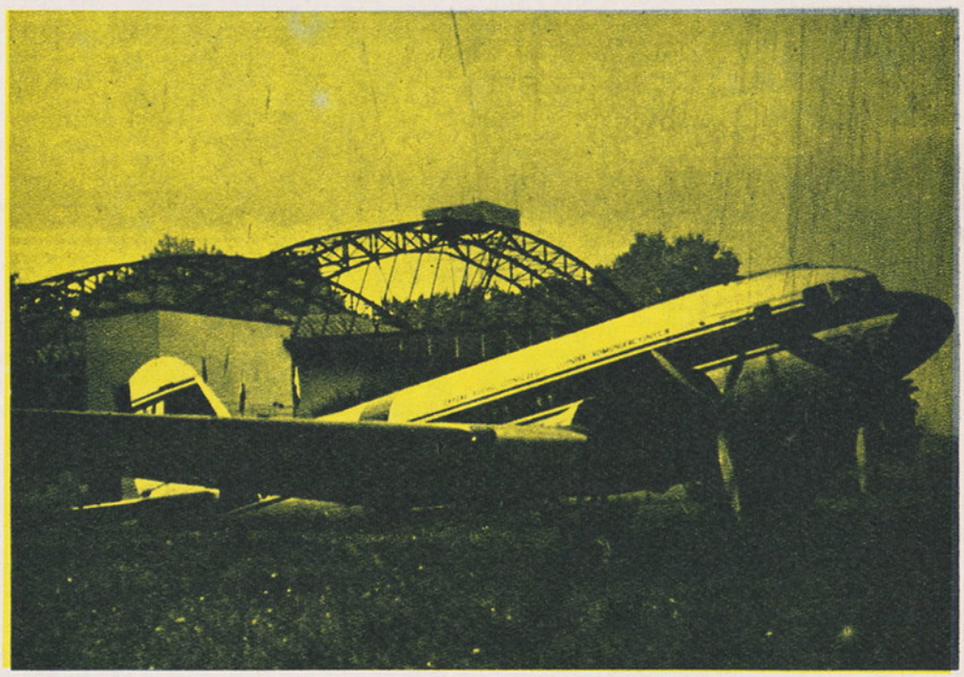
Jeden z trzech eksponowanych w muzeach polskich i Związku Radzieckiego samolotów bombardujących Tu-2.

Niczym przednia część potężnego samolotu bombardującego przedstawia się widzom maszyna fotogrametryczna polskiej produkcji MD-12F.

Samolot kontrolny Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych (Li-2) przed siedzibą muzeum w Krakowie.

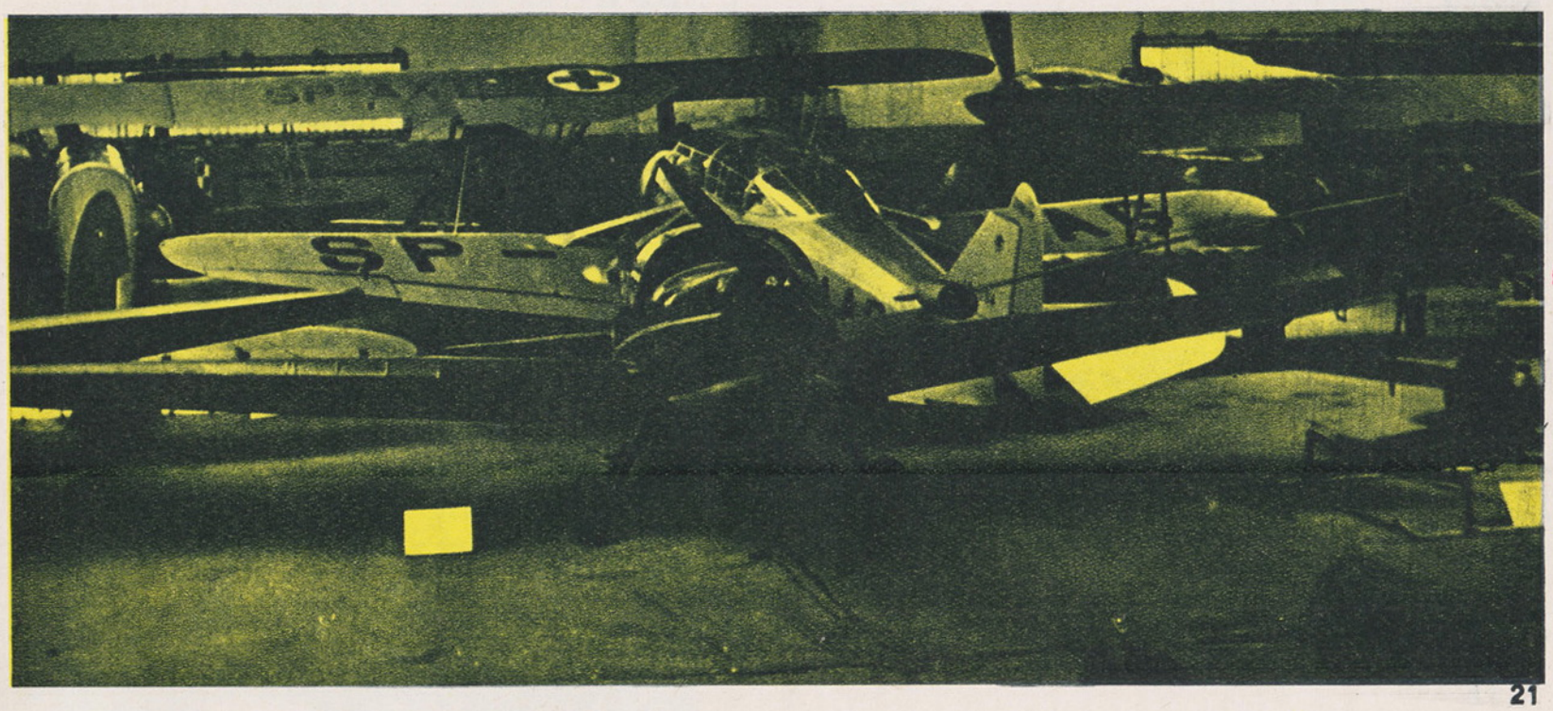
Wiele zabiegów renowacyjnych musiała wykonać ekipa muzeum, aby widoczny na zdjęciu egzemplarz „Zaka-3" mógł stać się eksponatem.





Pięknie odnowiony samolot LWD „Zak-3" na tle „Szpaka-4T" oraz innych eksponatów w hangarze muzeum.

Wszystkie zdjęcia: MARIAN KRZYZAN



30 LAT LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO

JAK-40

Jak-40 został zaprojektowany w 1965 r. w biurze Aleksandra Jakowlewa (z udziałem jego syna Sergiusza), jako następca samolotów tłokowych, używanych na krótkich, lokalnych liniach pasażerskich. Musiał być zatem zdolny do lądowania na lotniskach gruntowych i nie wymagać specjalnego sprzętu lotniskowego.

Prototyp oblatano 21.X.1966 r. Był to pierwszy w świecie odrzutowiec komunikacyjny, zdolny lądować na lotniskach gruntowych. Odznacza się bardzo krótkim startem (rozbieg 700 m). W 1967 r. Jak-40 został wystawiony po raz pierwszy na Salonie Paryskim. Po uzyskaniu międzynarodowego świadectwa typu (świadectwo o zdolności do lotu, zgodne z przepisami BCAR o budowie i wyposażeniu samolotu), Jak-40 pojawił się nie tylko w krajach socjalistycznych, lecz również na liniach zachodniej Europy (Włochy, Jugosławia, RFN, Francja), Afganistanu, a nawet USA, gdzie zyskał miano „radzieckiej Dakoty". Wersje eksportowe mają oznaczenie Jak-40E, z wyposażeniem elektronicznym radzieckim lub Jak-40EC, z wyposażeniem elektronicznym Collinsa, przyjętym za standardowe na Zachodzie. Dotychczas wyprodukowano ponad 450 samolotów Jak-40 w wytwórni w Saratowie.

W 1973 r. Jak-40 pojawił się w ludowym Wojsku Polskim jako samolot dyspozycyjny z odpowiednim wyposażeniem wnętrza, a także w służbie cywilnej, jako samolot PZL z rejestracją SP-GEA. Jest to najnowsza wersja Jaka-40 z urządzeniem do odwracania kierunku ciągu na środkowym silniku i bez „dzioba" na usterzeniu.

Konstrukcja całkowicie metalowa, półskorupowa; elementy usztywniające klejone do segmentów pokrycia. Kadłub w wersji pasażerskiej mieści 27—32 fotele. Kabina ciśnieniowa, klimatyzowana. Drzwi do kabiny (w tyle kadłuba) — opuszczane, tworzą trap do wchodzenia. Dodatkowe wejście za kabiną pilotów. Krawędzie natarcia ogrzewane gorącym powietrzem. Klapy trójdzielne (poszerzacze), sterowane hydraulicznie. Podwozie proste, każdy zespół jednokołowy. Koła główne chowane w skrzydła do wewnątrz, przednie, w kierunku do przodu.

Napęd: Trzy, dwuprzepływowe silniki A. Iwczenki AI-25 umieszczone w tyle kadłuba (dwa na wspornikach, jeden wewnątrz). Rozruch silników pneumatyczny, za pomocą turbosprężarki AI-9, umieszczonej u nasady usterzenia pionowego lub z butli lotniskowej. Silnik środkowy posiada urządzenie do odwracania kierunku ciągu (dwie klapy z boków). Ciąg statyczny jednego silnika — max. 1 500 kG.

Malowanie: Górne powierzchnie kadłuba i usterzenie — białe. Skrzydła i dolna część kadłuba w kolorze aluminium. Szachownice na usterzeniu pionowym i dolnych powierzchniach skrzydeł. Wzdłuż okien i silników — pas ciemnoniebieski.

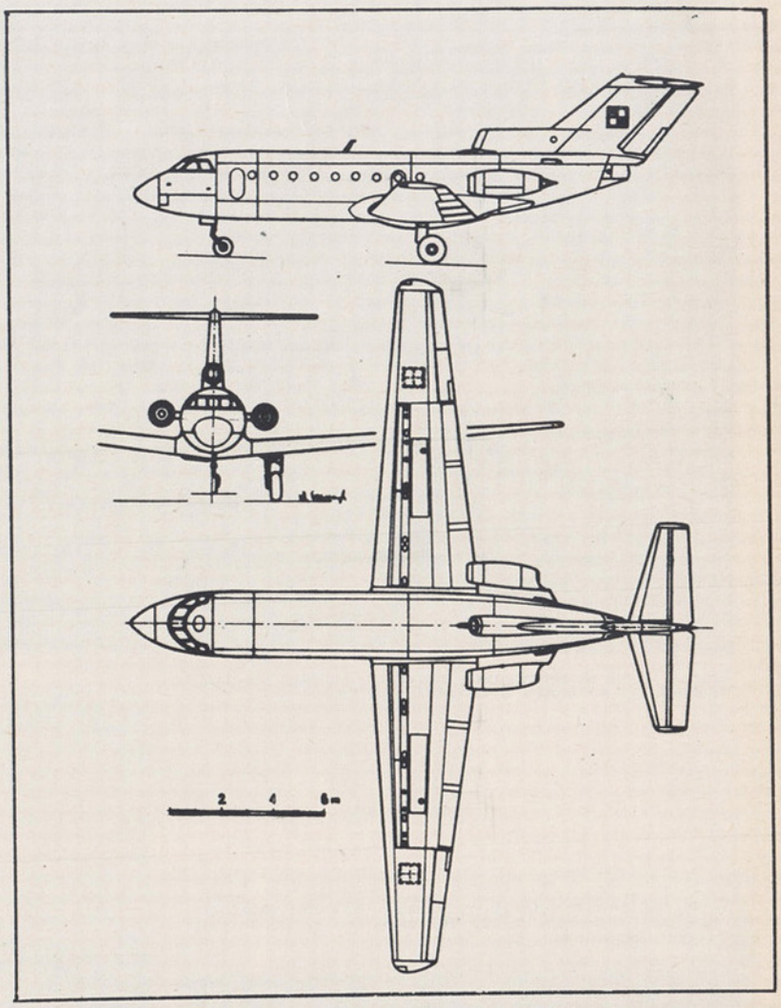
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 25 m, długość — 20,36, wysokość — 6,5 m, pow. nośna — 70 m².

Masy: Masa własna — 9 930 kg, masa użyteczna — 6 070 kg, masa całkowita max. — 16 000 kg.

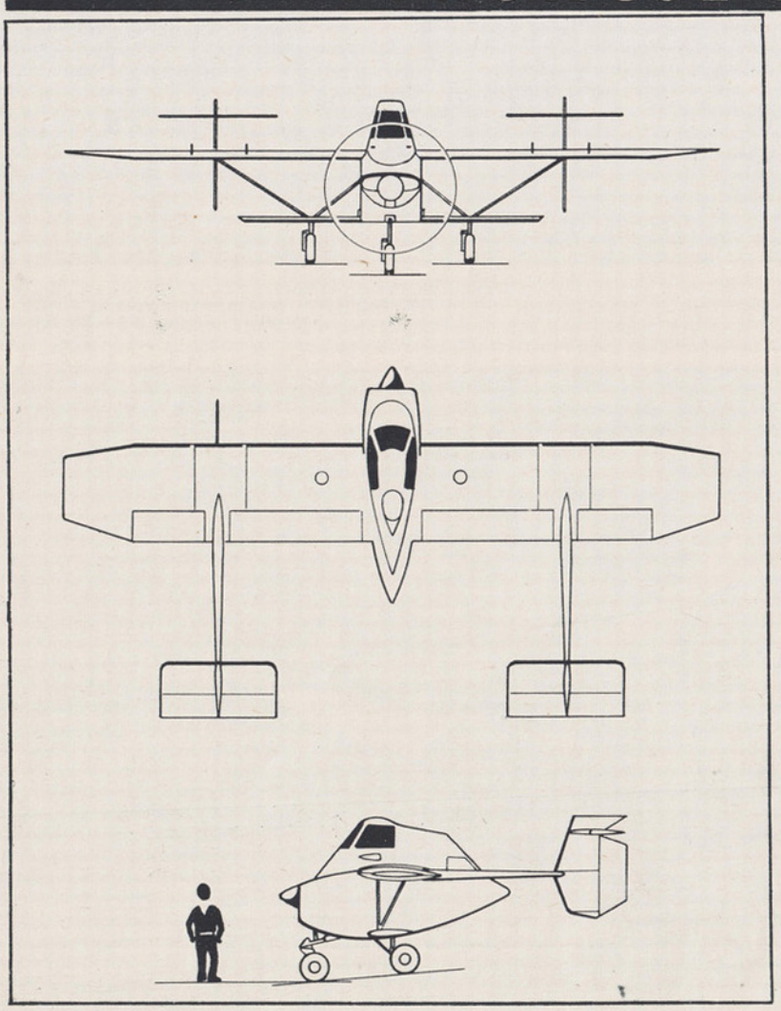
Osiągi: Prędkość max. — 550 km/h, prędkość przelotowa — 470 km/h, prędkość lądowania — 139 km/h, pułap — 10 000 m, zasięg — 850 do 1 800 km.

Mgr inż. WITOLD SZEWCZYK



Na zdjęciu: Jak-40 Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego.
Zdjęcie: Zbigniew Zych

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



TRANSAVIA PL-12 „AIRTRUK"

Jednym z najdziwniejszych samolotów rolniczych świata jest niewątpliwie PL-12 „Airtruk", budowany przez australijską firmę Transavia specjalnie dla Australii i Nowej Zelandii. Jest to ostatnia produkcyjna wersja długiej linii rozwojowej, której twórca jest prof. Pellerini, z pochodzenia Włoch. Pomimo niezwykłej konstrukcji „Airtruk" uzyskał świadectwo typu i jest stosowany operacyjnie, podobno z powodzeniem. Wyprodukowano już kilkadziesiąt samolotów tego typu, niektóre wyeksportowano do różnych krajów azjatyckich.

PL-12 „Airtruk" jest jednosilnikowym, zastrzałowym półtoraplatem konstrukcji całkowicie metalowej. Krótki kadłub-gondola mieści w przedniej części silnik, a tuż za nim zbiornik chemikaliów. Pilot zajmuje miejsce w kabinie, umieszczonej nad zbiornikiem i przed kanałem zasypowym zbiornika, co zapewnia mu doskonałą widoczność. W tylnej części kadłuba znajduje się dodatkowa kabina dla przewozu dwóch osób personelu pomocniczego (w lotach roboczych pilot leci sam). Konstrukcja kadłuba kratownicowa, kryta blachą. Zbiornik chemikaliów ma pojemność 820 l i może zabrać do 680 kg chemikaliów.

Skrzydło górne prostokątne bez wzniosu, z dużymi trapezowymi końcówkami. Krótkie lotki. Klapy wychylają się na 13° do startu i 30° do lądowania. Konstrukcja dwudźwigarowa, z pracującym pokryciem. Dolne, niewielkie skrzydełko służy głównie jako nośnik aparatury agro. Zastrzały główne mają kształt litery V. Zastrzał pomocniczy podpiera dolne skrzydło do kadłuba. Usterzenie składa się z dwóch zupełnie oddzielnych zespołów osadzonych na stożkowych metalowych wysięgnikach, zamocowanych do skrzydła w punkcie podparcia zastrzałami. Podwozie nie chowane, trójkołowe, z kołem przednim. Zawieszenie kół wahaczowe. Amortyzacja gumowa. Hamulce tarczowe, hydrauliczne. Silnik płaski 6-cylindrowy Continental IO-520-D o mocy 300 KM. Śmigło dwułopatowe, przestawialne, o średnicy 2,23 m. Paliwo (180—270 litrów) w skrzydłach. **(J. Ś).**

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 12,15 m, długość — 6,40 m, wysokość — 2,79 m, pow. nośna — 23,80 m², kabina (l × b × h) — 1,83 × 0,97 × 1,03.

Masy: Masa własna — 820 kg, ładunek max. — 910 kg, masa całkowita — 1 725—1 850 kg, obciążenie pow. — 72,5—78 kg/m², obciążenie mocy — 5,75—6,15 kg/KM.

Osiągi: Prędkość max. — 215 km/h, prędkość przelotowa — 200 km/h, wznoszenie — 3,1—6,9 m/s, prędkość min. — 80 km/h, pułap — 6 900 m, zasięg (pełny ładunek) — 530 km, zasięg (pełne zbiorniki) — 610 km, start — 80—330 m, lądowanie — 82—183 m.

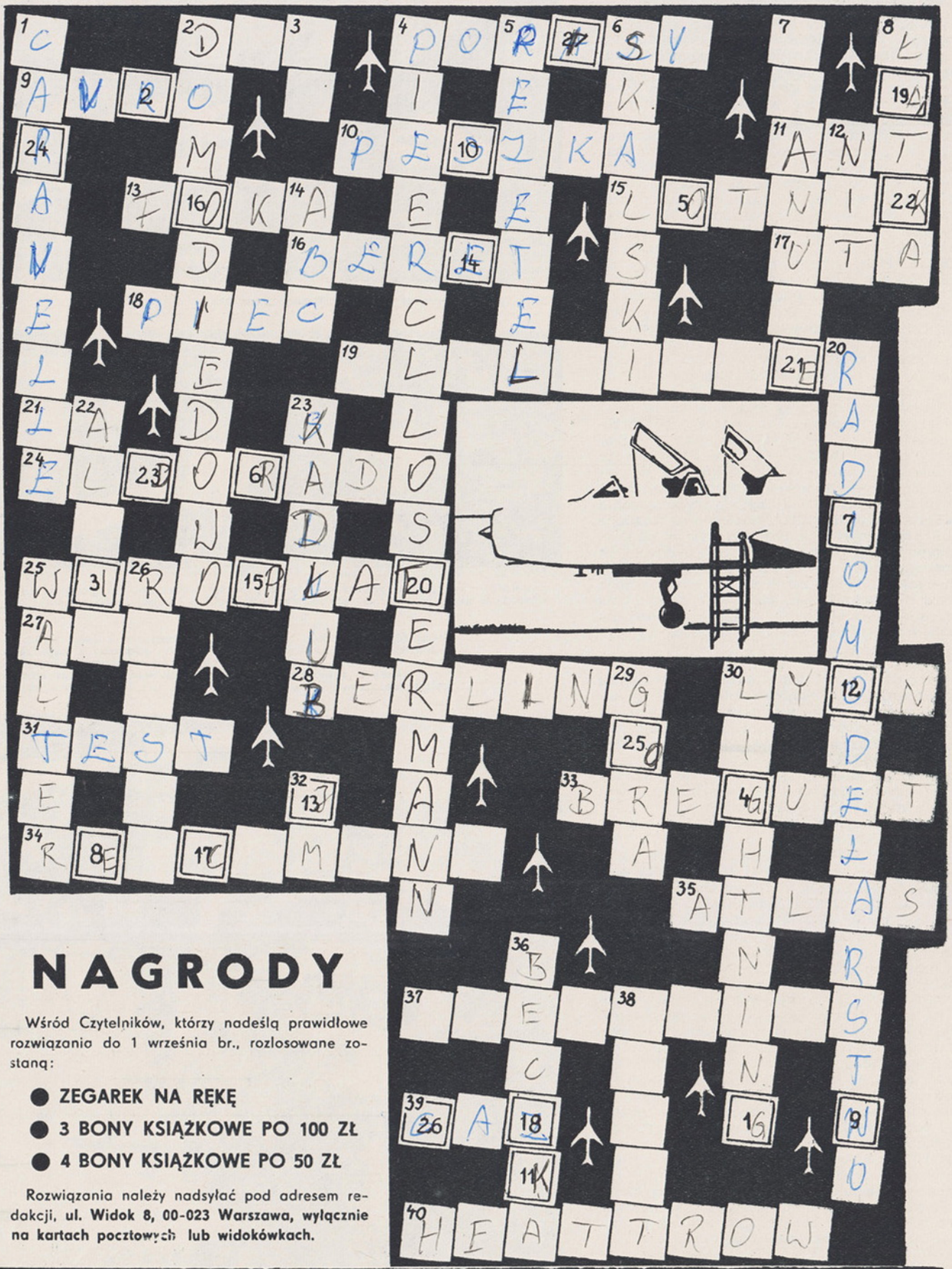
KRZYŻÓWKA NA ŚWIĘTO LOTNICTWA

Poziomo: 2 – miejscowość na północ od Lublina, od sierpnia 1944 r. lotnisko polowe pułku „Warszawa"; 4 – efektowne widowisko lotnicze; 9 – brytyjska wytwórnia, znana z bombowców „Lancaster" i „Vulcan"; 10 – popularna nazwa radzieckiego bombowca Pe-2 z okresu II wojny światowej, do atakowania z lotu nurkowego i poziomego; 11 – oznaczenie samolotów, konstruowanych przez A. N. Tupolewa; 13 – polski szybowiec jednomiejscowy; 15 – na przykład: pilot; 16 – komandos nosi czerwony; 17 – jedno z francuskich towarzystw lotniczych; 18 – najważniejszy obiekt huty; 19 – zakłady lotnicze w RFN, budujące szybowce wyczynowe; 21 – nuta; 24 – kolumbijski port lotniczy w pobliżu Bogoty; 25 – jest nim śmigłowiec; 27 – rzeka na Pomorzu; 28 – dowódca 1 dywizji WP, który 1 lipca 1943 r. wydał rozkaz nakazujący przystąpienie do formowania eskadry lotnictwa myśliwskiego; 30 – miasto nad Rodanem z dużym portem lotniczym; 31 – sprawdzian inteligencji; 33 – typ samolotu, na którym B. Orliński dokonał w 1926 roku przelotu na trasie Warszawa – Tokio – Warszawa; 34 – pilot zachodnioniemiecki, w 1974 r. w Waikerie zdobył po raz drugi tytuł mistrza świata; 35 – zjednoczenie europejskich towarzystw lotniczych, lub amerykańska rakieta nośna; 37 – francuski szybowiec klasy standard, budowany przez wytwórnię SIREN; 39 – znajduje się w powłoce balonu; 40 – londyński port lotniczy.

Pionowo: 1 – francuski samolot komunikacyjny SE-210, budowany przez zakłady Aerospatiale w Tuluzie; 2 – jeden z moskiewskich portów lotniczych; 3 – inicjały współtwórcy „Marsza lotników", bohatera książki „Pilot gwiaździstego znaku"; 4 – francuski pilot myśliwski, w czasie wojny zestrzelił 33 samoloty, autor wspomnień „Wielki cyrk" (imię i nazwisko); 5 – zajmuje się eksportem wyrobów polskiego przemysłu lotniczego; 6 – polski pilot myśliwski (22 zwycięstwa powietrzne), autor książki „Czarne krzyże nad Polską"; 7 – amerykański pionier szybownictwa (z zawodu inżynier budowy kolei), zastosował po raz pierwszy w historii stery kierunku i wysokości na szybowcu – z jego doświadczeń korzystali bracia Wright; 8 – nazwa samolotu, zbudowanego w 1911 r. przez Czesława Tańskiego; 12 – element metalowy, łączący blachy pokrycia skrzydła; 14 – polski szybowiec szkolny; 20 – jedna z dziedzin modelarstwa, łącząca technikę lotniczą z elektroniką; 22 – autor książki „Szybownictwo na świecie"; 23 – podstawowa część samolotu; 29 – imię por. Kalinowskiego – pilota walczącego na szlaku bojowym pułku „Warszawa" (12 zestrzelonych maszyn); 26 – ptak z bajki; 29 – polski szybownik, odznaczony medalem Lilienthala (ó = o); 30 – amerykański samolot myśliwski P-38 z czasów II wojny światowej; 32 – inicjały znanego polskiego pisarza lotniczego; 33 – figura akrobacji powietrznej; 38 – szybowniczka brytyjska, odznaczona w 1974 roku medalem Lilienthala.

UWAGA! Litery w polach dodatkowo oznaczonych, ustawione w kolejności od 1 do 27 utworzą hasło, które wystarczy podać jako rozwiązanie krzyżówki.

Opracował: EDWARD ZYTKA



NAGRODY

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 1 września br., rozlosowane zostaną:

- **ZEGAREK NA RĘKĘ**
- **3 BONY KSIĄŻKOWE PO 100 ZŁ**
- **4 BONY KSIĄŻKOWE PO 50 ZŁ**

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, **ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach.**

SKRZYDLATA POLSKA

ROK ZAŁOŻENIA 1930

Adres redakcji:
ul. Widok 8,
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA:
Komunikacji i Łączności
Wydawnictwa
telefon: 45-00-61
00–023 Warszawa
02-546 Warszawa,
ul. Kazimierzowska 52

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

INDEKS 37703

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY – redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI – zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI – sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI, STANISŁAW SZYMAŃSKI – redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ – redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie – 156 zł, półrocznie – 78 zł, kwartalnie – 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch". w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1–6–100020 – Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00–830 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00–840 Warszawa ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1–6–100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00–839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² – 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02–546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. **DRUK:** Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego", W-wa, Miedziana 11. Podpisano do druku 2.VIII.1974 r. Zam. 6144 W-29

Tekst: doc. mgr inż. TADEUSZ KOSTIA

„JASKÓŁKA"

Poprzez studium stateczności i odpowiedni dobór parametrów konstrukcji, uzyskano bardzo cenny zryw prędkościowy, co specjalnie ważne jest w lotach podczas zawodów. Przyjęte nowe założenia konstrukcyjne wymagały sprawdzenia — obliczeniowego i w locie — szeregu zagadnień z zakresu sztywności giętnej i skrętnej oraz aerosprężystości. Zrealizowano to na drodze prób eksperymentalnych w laboratorium oraz przez liczne loty doświadczalne, np. nurkowania z prędkością 30 proc. większą niż maksymalnie dopuszczalna w eksploatacji. Sprawdzano na tej drodze sztywność skrzydła, prowokując wystąpienie flatteru energicznymi wychyleniami lotek przy tej prędkości. Przeprowadzono selekcję metod obliczania rozkładu sił aerodynamicznych na skrzydle i usterzeniu, uzyskując dobrą aproksymację (przeliczenie) obliczeń do warunków rzeczywistych. Najwięcej studiów i analiz poświęcono zagadnieniu aerodynamiki skrzydła poprzez studium doboru profilu, który wybrano z punktu widzenia jego przydatności dla małych i dużych liczb Reynoldsa, występujących w locie szybowca. Przeanalizowano przy tym oderwanie strug na skrzydle, typując minimalne zwichrzenia geometryczne skrzydła wynoszące 1°, przez co przy danym profilu, obrysie i wydłużeniu znacznie zmniejszono opór indukowany w stosunku do innych szybowców. Wytypowano również na tle innych metod, metodę wykorzystania jednego profilu skrzydła, zarówno w zakresie profili normalnych jak laminarnych. W efekcie, uzyskano w seryjnych „Jaskółkach", budowanych w oparciu o profil NACA 43012A, skrzydło o dobrych własnościach — zarówno przy prędkościach małych w locie prostym jak i w krążeniu oraz przy prędkościach dużych — które wyposażone zostało w zmodyfikowaną klapę szczelinową typu NACA 2h.

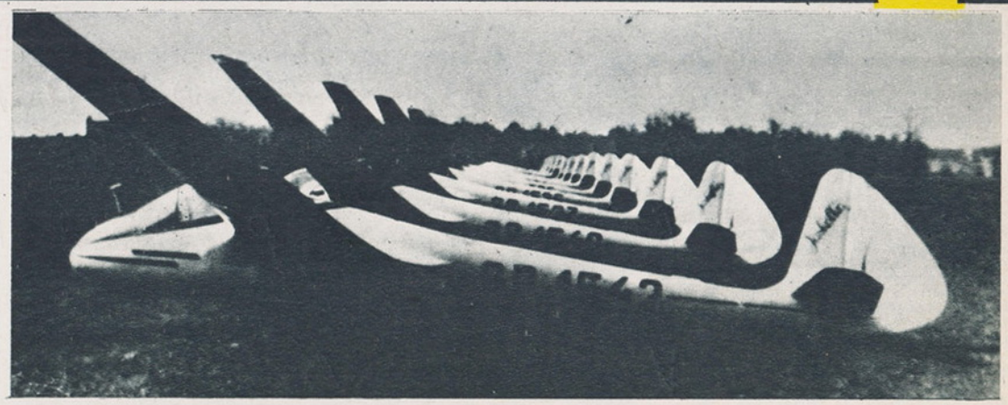
Warto wspomnieć, że w obliczeniach biegunowej skrzydła wypracowano metodę, zezwalającą na zastosowanie takiego toku obliczeń, że dla danego kąta natarcia — wartości współczynników aerodynamicznych Cz, Cx, Cm, odpowiadają rzeczywistym liczbom Reynoldsa, występującym przy danej prędkości, odpowiadającej wspomnianemu kątowi natarcia. Na tej drodze uzyskano bardzo dobrą zgodność wyników obliczeń z wynikami pomiarów w locie.

Analizy aerodynamiczne wykazały, że w przypadku „Jaskółki" wzrost oporów profilowych skrzydła, w stosunku do modelu skrzydła badanego w tunelu, wynosi około 15 proc. dla profilu NACA 43012A, zaś wersji laminarnej — około 50 proc. dla profilu laminarnego NACA 65_2 515 a = 1; mimo że w wykonawstwie konstrukcyjnym i warsztatowym uzyskano powierzchnie skrzydeł o wysokiej jakości. Uwzględnienie wspomnianego powyżej „pesymizmu konstruktorskiego", w postaci przyjmowania większych wartości w oporach profilowych skrzydła, pozwoliło na opracowanie wykresów aerodynamicznych, które zezwoliły na porównanie wartości teoretycznych z realnymi. Były też dopingiem dla załogi warsztatów lotniczych w staraniach o uzyskanie wysokiej jakości wykonawstwa skrzydeł, zarówno co do dokładności kształtu profilu jak gładkości skrzydła. Poza tym uzyskano możliwość porównywania projektowanego szybowca z szybowcami innymi, liczonymi niekiedy zbyt optymistycznie, bez uwzględnienia wpływu wykonawstwa warsztatowego.

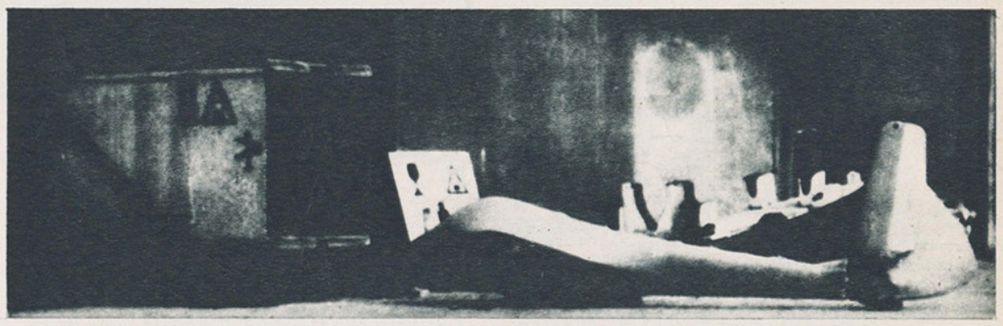
Pilotom „Jaskółek" dawano jednak biegunową prędkości, zgodną z rzeczywistymi warunkami, która w zasadniczy sposób ułatwiała im prawidłowe rozegranie taktyczne przelotów.

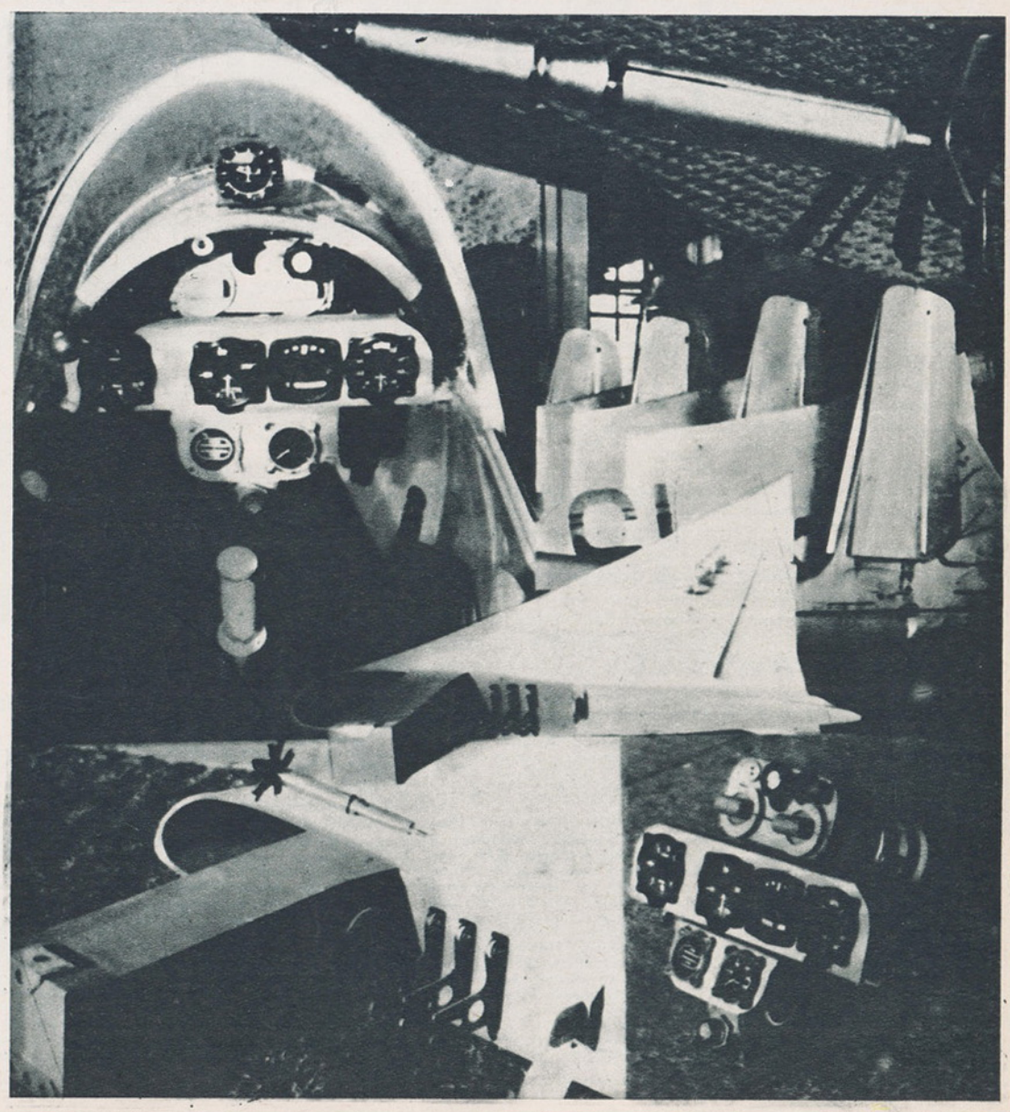
(cdn.)

Dalsze serie produkcyjne szybowca SZD-8 bis „Jaskółka", oblatywane kolejno przez pilota doświadczalnego, Adama Zientka.



Seria produkcyjna szybowca SZD-8bis „Jaskółka".



„Jaskółka" seryjna przygotowana do transportu morskiego (eksport) wraz ze skrzynią, odpowiadającą przepisom międzynarodowym. W głębi — wózek transportowy.

Szczegóły konstrukcji „Jaskółki": wyposażenie kabiny wraz z wyjmowaną deską przyrządów pokładowych i aparaturą tlenową; nasada skrzydła z bagażnikiem i dźwigniami napędu lotek, klap i hamulców aerodynamicznych, łączonych automatycznie przy montażu skrzydła z kadłubem; sworzeń połączenia skrzydła z kadłubem wraz z urządzeniami usuwającymi luz; składane usterzenie wysokości dla magazynowania lub transportu szybowca.